Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422
3/91
DM 2,50
hfl 3,20 · öS 20 · SFr 2,50

Rumänien:
Bw Temesvar

Schweiz:
Bahnen im Schnee

Friesland:
Privatbahn-Intercity

Von ARNOLD bis ZIMO:
Alles über Nürnberg

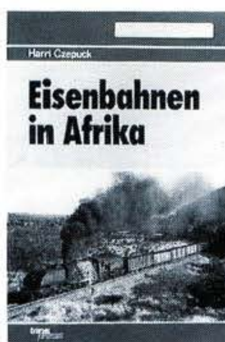
ZUM SAMMELN! DAS MEB-FAHRZEUG LEXIKON!

ZUG UM ZUG . . .

. . . erfüllen wir Leserwünsche. Das heutige Angebot: anspruchsvolle Sachbücher zum Themenbereich „Eisenbahn".
Unser Service für Sie: Einfach den Bestell-Coupon ausfüllen und an tp MEDIENSERVICE einsenden. Wir liefern die gewünschten Bücher an Ihre Anschrift! Also auf geht's – Zug um Zug . . .



Die Harzquer- und Brockenbahn
Mit vielen Details und umfangreichem Bildmaterial wird über die Historie, den Betrieb und die Fahrzeuge der Harzquer- und Brockenbahn, nebst einem Anhang zur Südharzeisenbahn, berichtet
208 S., 275 Abb., brosch.
Best.-Nr. **70501** **24,– DM**



Czepuck
Eisenbahnen in Afrika
Geschichtliches – Geschäftliches – Gegenwärtiges: Von den Anfängen bis zur Gegenwart werden Einblicke in die Geschichte der afrikanischen Eisenbahnen gewährt
88 S., 45 Abb., brosch.
Best.-Nr. **70432** **9,80 DM**



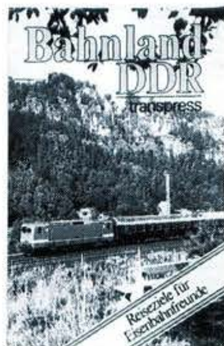
Elektrische Schienenfahrzeuge in Glasers Annalen 1930 bis 1953 (Reprint)
Ausgewählte europäische wie auch amerikanische Innovationen des Ellokbaus in drei Bänden
240 S., 346 Abb., geb.
Best.-Nr. **70477** **58,– DM**
(**lieferbar**: Band 1, Best.-Nr. **70379, DM 58,–** und Band 2, Best.-Nr. **70403, DM 58,–**)



Berger
Historische Bahnhofsbauten I
Verschwundene und noch vorhandene Bahnhofsgebäude Sachsens, Preußens, Mecklenburgs und Thüringens
256 S., 410 Abb., geb.
Best.-Nr. **70701** **39,– DM**
(**lieferbar**: Band II, Best.-Nr. **70067, DM 38,–** und Band III, Best.-Nr. **70267, DM 39,–**)



Wagner/Bäzold/Zschech/Lüderitz
Lokomotiv-Archiv Preußen 3
Tenderlokomotiven: konstruktive Merkmale, maßstäbliche Strichzeichnungen, Hauptkenndaten u. a.
240 S., 160 Abb., geb.
Best.-Nr. **70704** **40,– DM**
(**lieferbar**: Band 1, Best.-Nr. **70470, DM 48,–** und Band 2, Best.-Nr. **70471, DM 36,–**)



Kirsche
Bahnland DDR
Eisenbahn-Reiseziele in der ehemaligen DDR; alle Museumsloks und technischen Denkmale werden in Wort und Bild vorgestellt
424 S., 290 Abb., geb.
Best.-Nr. **70288** **29,80 DM**



Berger
Hauptbahnhof Leipzig
Geschichte, Architektur und Technik eines der imposantesten Kopfbahnhöfe Europas, der der erste Großstadtbahnhof unseres Jahrhunderts war
240 S., 433 Abb., geb.
Best.-Nr. **70474** **48,– DM**



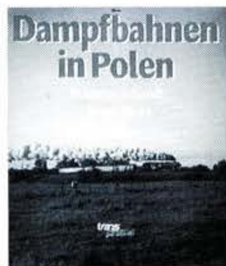
Brozeit/Müller/Bölke/Dietmann
Baureihe 95
Bisher unveröffentlichte Bilddokumente, Betriebsbuch-Anzeigen sowie zeichnerische Darstellungen u. a. beschreiben die Geschichte einer Dampflokomotive
208 S., 266 Abb., geb.
Best.-Nr. **70377** **64,– DM**



Hons
Bergbahnen der Welt
Zahnradbahnen, Standseilbahnen und Seilschwebebahnen (Groß- und Kleinkabinenbahnen, Sessellifte) werden weltweit vorgestellt
308 S., 197 Abb., geb.
Best.-Nr. **70475** **36,– DM**



Lexikon der Eisenbahn
Neu überarbeitetes und ergänztes Standardwerk mit über 1100 Abbildungen, darunter mehrseitigen Bildtafeln
848 S., 1100 Abb., geb.
Best.-Nr. **70160** **58,– DM**



Court/Schmidt
Dampfbahnen in Polen
in 6 ausgewählten Kapiteln wird der Einsatz von Dampflokomotiven in den schönsten polnischen Landstrichen vorgestellt
144 S., 140 Abb., geb.
Best.-Nr. **70706** **48,– DM**



R. Preuß/E. Preuß
Sächsische Staatseisenbahnen
Die umfassende verkehrsgeschichtliche und verkehrsgeographische Darstellung, beginnend im Königreich Sachsen bis hin zu den Sächsischen Staatseisenbahnen, vermittelt dem Leser viel Wissenswertes aus der Geschichte. Das Buch schließt mit der jüngsten Eisenbahngeschichte in der ehemaligen DDR
290 S., 280 Abb., geb.
Best.-Nr. **70700** **39,– DM**

BESTELL-COUPON

Anzahl	Best.-Nr.	Kurztitel	Preis

Alle Preise in DM

Außerdem bitte ich um regelmäßige Informationen über (ankreuzen)

- ☐ Eisenbahn
- ☐ Maritim
- ☐ Luftfahrt
- ☐ Auto/Motorrad
- ☐ Waffen
- ☐ Abenteuer/Survival
- ☐ Zeitgeschichte

Name

Straße

PLZ/Ort

Datum

Unterschrift

Bitte senden Sie Ihre Bestellung an:

tp MEDIEN SERVICE
Postfach 1235, 0-1086 Berlin

Lieferbedingungen:
Die gelieferten Bücher u. ä. bleiben bis zur endgültigen Bezahlung unser Eigentum gem. § 455 BGB. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Berlin. Versandkostenanteil Inland DM 4,50; ab Bestellwert DM 80,– porto- und verpackungsfrei; europäisches Ausland DM 6,50 (nur Nachnahme). Lieferungen nach Übersee gegen Vorauskasse.
Sie erhalten die Bücher mit beistehendem Bestell-Coupon (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt einsenden). Die Zahlungswege sind: Bankscheck direkt an uns oder Banküberweisung auf unser Konto beim Postgiroamt Berlin Nr. 6503 74-108 (BLZ 100 100 10).



Liebe Leser,

es war keine unbeschwerte, fröhliche Spielwarenmesse, die im Februar in Nürnberg stattfand. Die Schatten des Krieges am Golf waren auch hier spürbar und nicht zu übersehen: Polizisten, teilweise mit Maschinenpistolen bewaffnet, kontrollierten an den Eingängen mit elektronischen Sonden die Taschen der Besucher.

Dabei waren die Veranstalter bemüht, das internationale Markttreiben noch bunter und noch vielfältiger zu gestalten. 2077 Firmen (gegenüber 1987 im Vorjahr) stellten auf einer Fläche von 9200 m^2 alles aus, was im engen und auch im weitesten Sinn zum Spielzeug gehört. Über 120 Aussteller waren es in der Halle D, der »Modellbahnhalle«, und schätzungsweise 150 000 Händler und Fachleute schoben sich an den sieben Tagen durch die engen Gänge.

Ein immer wieder angeschnittenes Thema waren Fragen, Vermutungen und Feststellungen zu den Überlebenschancen und Prosperitätsaussichten der Modellbahnindustrie in den neuen Bundesländern. Viele Jahre als ungeliebtes Kind in der Großfamilie des volkseigenen Kombinats Spielwaren in den jährlichen Erfolgsberichten der »sich dynamisch entwickelnden Volkswirtschaft« unerwähnt geblieben, fanden sie ein besonders lebhaftes Interesse, die PIKOs, ZEUKEs, GÜTZOLDs und SACHSENMODELLs. Daß Letztere offensichtlich eine harmonische Arbeitsgemeinschaft mit dem Österreicher ROCO eingegangen sind, war mit Zufriedenheit feststellbar. Daß damit Arbeitsplätze und langfristige Aufträge für die Dresdner und Oybiner gesichert sind, ist einer der frohen Aspekte dieser Symbiose. Anders dagegen die Zukunftsaussichten unseres größten Modellbahnherstellers in der ehemaligen DDR, der PIKO GmbH. Daß es den Sonnebergern wieder nicht gelungen ist, eine Koje in Halle D inmitten der Modelleisenbahnanbieter zu erlangen – PIKOs Stand lag hallenweit entfernt inmitten von Puppen und Ungeheuern aus Hongkong und Taiwan – mag schon als äußerliches Handicap gelten. Daß sie die wirtschaftliche Lage in die Arme des LILIPUT-Aufkäufers HERPA getrieben hat, stimmte unsere Gesprächspartner keineswegs optimistisch. Dabei sind die Thüringer mit außerordentlichem Fleiß dabei, sich von modellbautechnischen Altlasten zu befreien und den Anschluß an den heute üblichen Modellbahnstand zu erlangen. Wir werden in einem Firmenporträt demnächst darüber ausführlicher berichten. Zu groß sind jedoch die Unsicherheiten und zu umfangreich die offenen Fragen, die sich aus diesem kommerziellen Zusammenschluß ergeben. Wenn schon die Wagener-Vertriebs GmbH (HERPA) den Vertrieb von PIKO-Modellen zu übernehmen beachsichtigt, warum war dann dieses Vorhaben nicht auch sichtbar am Stand von HERPA/Wagener dokumentiert? ROCO zeigte jedenfalls seine Sympathie zu SACHSENMODELLE augenfällig.

Erfreulich aus unserer Sicht war das große Interesse der Besucher an Zeuke-TT Berlin. War generell der Besucherstrom in der Modellbahnhalle schon dicht, so war der ZEUKE-Stand eine der am stärksten frequentierten Kojen. Wie aus der Gerüchteküche zu vernehmen war, hat FLEISCHMANN Interesse an dem Berliner TT-Modellbahnhersteller. Bleibt nur zu hoffen, daß die Produktion von TT im Sinne der großen Gemeinde dieser Spur so oder so erhalten bleibt.

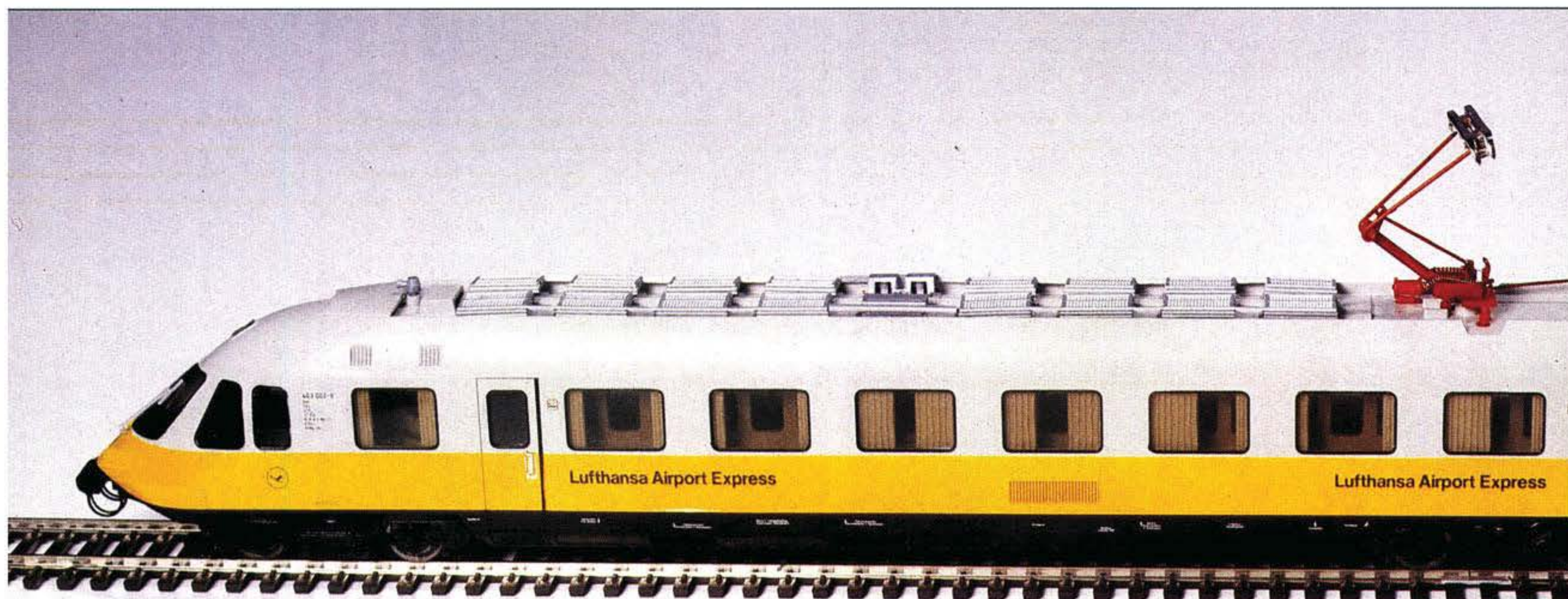
In zahlreichen Zuschriften haben Leser nach unserer Berichterstattung über die Kölner Modellbahnmesse verlangt, künftig Preise zu nennen. Theoretisch ist das durchaus möglich, doch die Preise, die uns zur Verfügung stehen, sind Herstellerpreise; die Ladenpreise können demgegenüber stark abweichen. Wir sind daher dabei, uns ein Netz von Händlern zu schaffen, die wir in Abständen nach ihren kalkulierten Preisen abfragen werden. Daraus sollen sich künftig unsere Preisermittlungen ergeben, also Von-bis-Angaben aus den Extremwerten.

Nürnberg war – trotz der kriegsbedingten Einschränkungen – eine geschäftige Modellbahnmesse. Ob es Leipzig auch sein wird, bleibt ungewiß. Die meisten der von uns befragten Hersteller zeigten kein Interesse.

Ihr

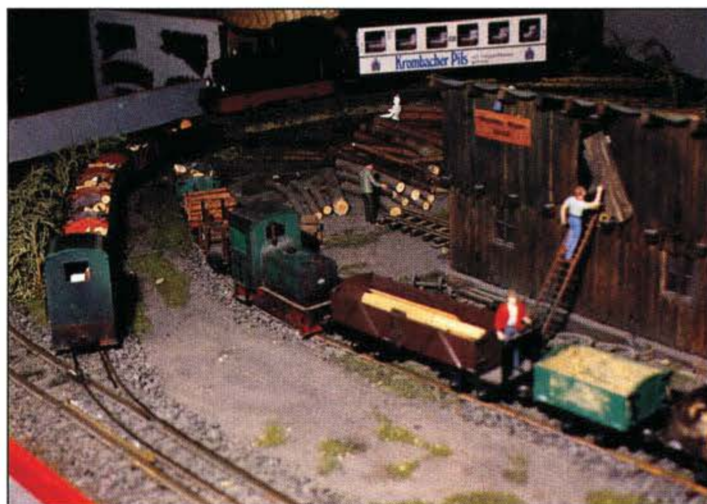
G. Kerber

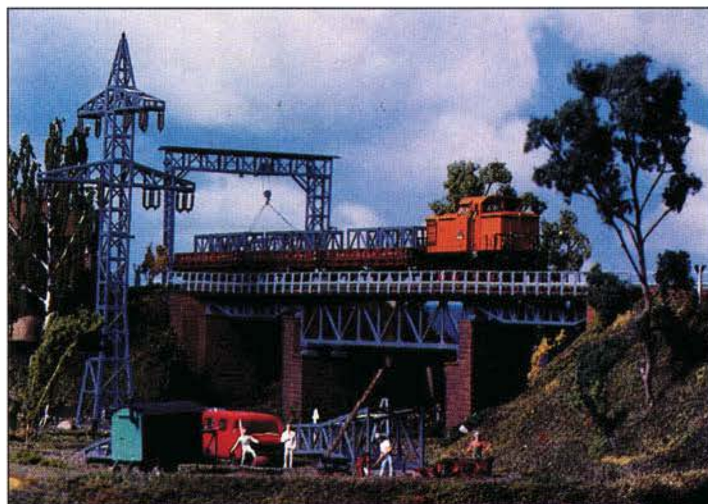
G. Kerber
Redakteur für Modellbahn

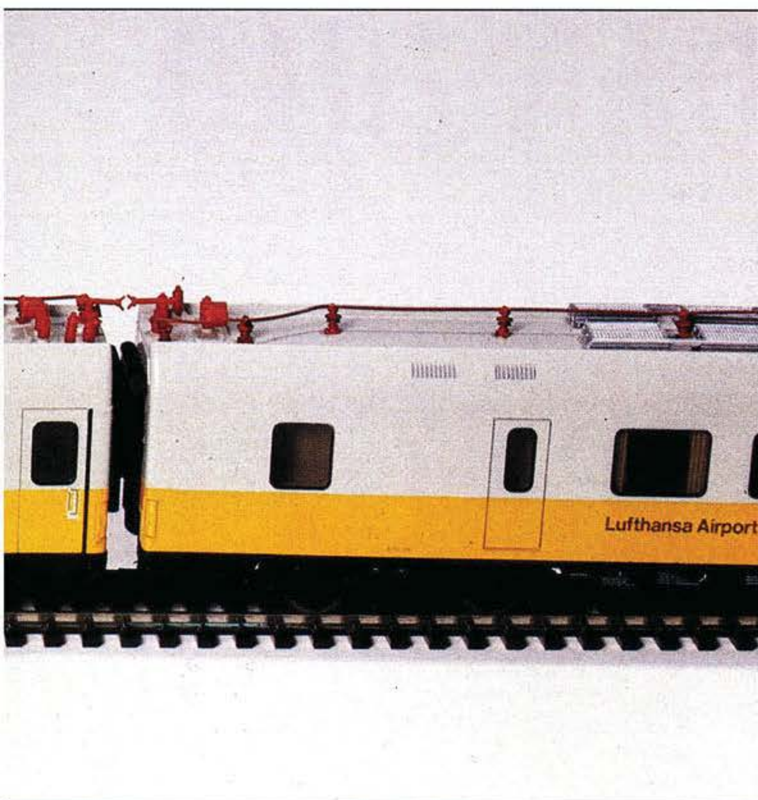


Das futuristische Antlitz des INTERCITY-Triebzuges 403/404 von LIMA (Titelbild). Als Lufthansa Airport Express dekoriert, gefällt das reichdetaillierte Modell durch seinen extrem engen Wagenabstand, der dank einer gut funktionierenden Kurzkupplungskinematik auch enge Kurven entgleisungssicher meistert. Ruhig und in hervorragender Laufkultur drehte das Modell als Messeneuheit auf der Nürnberger Messe seine Runden.

Fotos: Volkmar Thie, Berlin









MEB LESERANLAGE

Wir hatten mit vielen Zuschriften gerechnet, nicht aber mit der eingetretenen Überflutung. Im Interesse einer halbwegs vernünftigen Auswertung verbietet es sich, mit einem halbfertigen, unausgegorenen Vorschlag an die Öffentlichkeit zu treten. Wir werden also erst in der Ausgabe 4/91 den nächsten Haltepunkt erreichen, dafür aber etwas länger halten.

Bw Temesvar — 22

Ein Jahr nach der Revolution in Rumänien.
Ein bekanntes Gesicht: Die 230 044 der CFR, eine preußische P 8 (Schichau 2392/1916), die nach dem Ersten Weltkrieg nach Rumänien kam. Weitere alte Bekannte treffen wir auf den Seiten 22 bis 24.



Schnee in der Schweiz — 20

Schnee im Flachland hat es bis Ende Januar dieses Winters nicht gegeben. Schnee im Gebirge ist unausbleiblich und fordert immer wieder die Findigkeit heraus, rationell Wege durch den festen Niederschlag zu bahnen. Insbesondere gilt das für Schienenwege, denn Züge können sich nicht wie Autos auf meterdicker Schneeschicht bewegen. Hier helfen Schneepflüge und Schleudern, beim Vorbild und beim Modell.



FriesenInterCity — 35

Friesenwitze waren längere Zeit Mode. Mit Verlaub, dies könnte einer sein: Wie rangieren die Friesen Güterwagen? Mit dem Gabelstapler. Die rationelle Mehrzweckverwendung des Hubgerätes auf Bahnhof Dagebüll führt uns zur nördlichsten Nichtbundeseigenen Eisenbahn Deuschlands.

Hilfe statt Vereinnahmung — 34

Anfang Februar beriet der Vorstand des BDEF im oberpfälzischen Amberg über die Situation: Viele Freunde des DMV befürchten vereinnahmt zu werden. Was ist an dieser Befürchtung real?

Von ARNOLD bis ZIMO



Eine lebenspralle Hauptstraße voller Neuheiten von VOLLMER: links eine Landmaschinen-Reparaturwerkstatt, daneben die kleine Konditorei im Wettbewerb mit Luigi's Pizzeria. In limitierter Auflage gibt es auch ein Standesamt einschließlich elektronischer Musikausstattung (Hochzeitsmarsch).

»Trinkt, ihr Augen, was die Wimper hält, von dem Überfluß der Welt«. Dieses Goethewort fiel uns ein, als wir vor der Aufgabe standen, die Fülle von Eindrücken auf der Nürnberger Spielwarenmesse für unsere Zeitschrift lesegerecht zu sortieren. Wir entschlossen uns für eine katalogähnliche Aufzählung der Neuigkeiten in lexikalischer Reihenfolge der Hersteller ohne Wertung. Daß dabei nicht alle der mehr als hundert Modellbahnaussteller genannt werden können, muß der Enge des zur Verfügung stehenden Platzes geschuldet werden.

FAHRZEUGE

ARNOLD

N: Kleindiesellok Köf II; Diesellok 240 (MAK); Industrielok DHG 500 C; amerikan. Diesellok ALCO S2; Ellok Be 6/8" (SBB); Ellok 254 (ex E 94 DR); Ellok 110 (DB); Ellok E 17 (DR); Ellok 118 (DB); Ellok E 16 (DR); Tenderlok BR 75; Mallet-Lok Gt 2x4/4 (Bay.); Meßwagen LZB 727; Triebwagenzug »Blauer Enzian«; Bierwagenset ostdeutscher Brauerein; Güter- und Reisezugwagen; Digital-Nachrüstsätze; Bausatz Fischbauchträger-Brücke.

BAUMANN

II_e (Feldbahn): Deutz-Diesellok; zwei Personenwagen; Muldenkipper; Kranwagen mit Schutzwagen; Mannschaftswagen; Niederbordwagen; zwei Trucks.

II_m (LGB): Prellbock; Ölfaß; Parkbank; Werkzeuge; Dreischienengleis und -weichen für II_m und II_e.

BEMO

$H0_e$: 1'E1'-Schmalspurlok 99^7 (DRG); Tenderlok sä. IV K;

$H0_m$: 1'E1'-Schmalspurlok 99^7 (DRG), Triebwagen 504 (RhB); Traktor Tm 2/2 19 (RhB); Güter- und Reisezugwagen (RhB); verschiedene Zugpackungen.

FLEISCHMANN

H0: Intercity-Express (ICE); Tenderlok BR 94; Tenderlok BR 98; Tenderlok BR 78, Güterzuglok BR 50 (auch als Traditionslok DR); Diesellok 218. Güter- und Reisezugwagen, alle mit Kulissenmechanik (KK); Zugsets und Kurzkupplungs-Nachrüstsätze; Bausteine für die FMZ-Mehrzugsteuerung; Sondermodell: Ruhr-Schnellverkehr II.

N: Intercity-Express (ICE); Tenderlok BR 94^{13} (DR); Tenderlok BR 98^8; Tenderlok BR 78; Güter- und Reisezugwagen mit Kulissenmechanik (KK); Zugset und Bausteine für die FMZ-Mehrzugsteuerung;
Sondermodell: Ruhr-Schnellverkehr II.

GÜTZOLD

H0: Tenderlok BR 71 (DRG und K. Sächs. Sts. E. B.); Güterzuglok BR 56 mit Faulhaber-Motor; Güterzuglok BR 52 mit Steifrahmentender.

HOBBYTRAIN

H0: SVT 877 (DRG) »Fliegender Hamburger«;

N: Ellok Re 4/4 (SBB); Zugbegleitwagen (SBB); UIC-Wagen der SBB.

IBERTREN

H0: Zugeinheit 440 (RENFE); Ellok 269 (RENFE); Güter- und Reisezugwagen (RENFE); Kranwagenzug.

KLEIN

H0: Ellok 1046 (ÖBB) als Polizeilokomotive; Dampftriebwagen DT 1 (ÖBB); Diesellok 2143 und 2067 (ÖBB); Ellok 1080 (ÖBB), Thermoschutzwagen (ÖBB); Dienstgutwagen des Franz-Josef-Bahnhofs.

LGB

II_m: Tenderlok STAINZ (StLB); Industrielok; Dampftram »ELIAS«; USA-Diesellok (D&RGW); USA-Diesellok (WP&Y); Güter- und Reisezugwagen; LGB-Literatur sowie LGB-Boutiqueartikel. Anfangsgarnituren mit Industrie-, Güter- und Personenzügen.

LIMA

H0: Triebwagen VT 08 (DB) drei- und vierteilig; Intercity 403/404 (DB); als »LUFTHANSA AIRPORT EXPRESS« und als »IC«; Zweifrequenzlok 118 (DB); Vierfrequenzlok 184 (DB); Dieseltriebwagen VT 95 in versch. Designs; Reisezugwagen versch. Epochen, alle mit Kurzkupplungskinematik.

N: Triebwagen 403 (DB) als »LUFTHANSA AIRPORT EXPRESS« und als IC-Garnitur, mehrteilig; Hochgeschwindigkeitszug TGV (SNCF); VT 08 (DB) mehrteilig; Diesellok 210 (DB); Güter- und Reisezugwagen, darunter Zwei-Wagen-Garnituren von Doppelstockwagen der LBE.

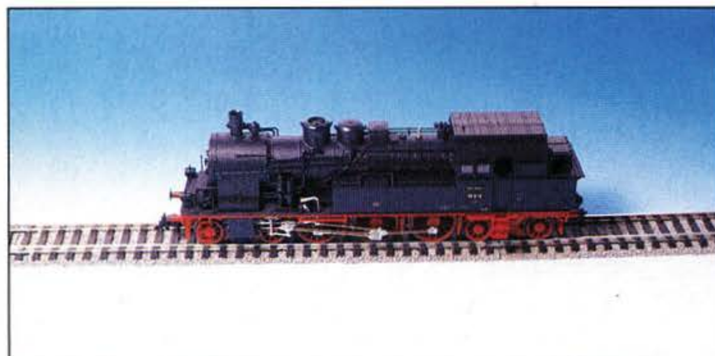
Darüber hinaus zeigte LIMA sein umfangreiches Gleisprogramm (NEM 120) und Fahrzeuge nach Vorbildern der Schweiz, Österreich, Italien, Frankreich, Belgien, Holland, Skandinavien und den USA.



sb-modellbau (N): In der Triebwerksmechanik kaum zu übertreffen ist die Mallet-Lokomotive der Baureihe 53, ein Unikat vom Ende des zweiten Weltkriegs. Limitierte Auflage: 150 Stück.



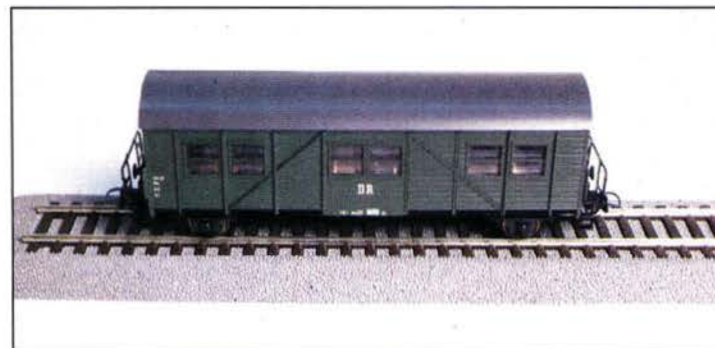
ARNOLD (N): David und Goliath auf der 9-mm-Spur. Vorbilder sind die Kleindiesellok Köf und die MAK-Großdiesellok 240.



FLEISCHMANN (H0): Die 78 510 war einst ein Zugpferd für den Ruhr-Schnellverkehr. Zur Lokomotive gibt es auch den Wagenzug.



ROCO (H0): Die Mallet-Tenderlokomotive BB II der K. Bay. Sts. B. ist echte bayerische Nebenbahnnostalgie um 1900.



SACHSENMODELLE (H0): Nachkriegserinnerungen in bester Vorbildtreue weckt der Behelfspersonenwagen MCi mit echten Holzaufbauten im Wageninnern.



MINITRIX (N): Zwei Generationen von InterCityZügen: Ellok 103 mit IC-Wagen (hinten) und der neue InterCityExpress der DB (vorn).



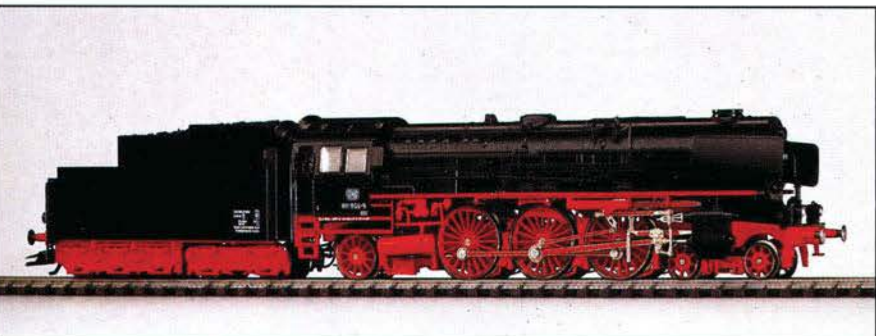
PIKO (H0): Überraschende Neuheit aus dem Thüringischen ist das Handmuster einer Kleindiesellok Köf II mit modernen Güterwagenvarianten.



ROCO (H0): Bei der DB erst im Probebetrieb als neueste Variante des Kombinierten Verkehrs sind Trailerzüge aus Sattelaufliegern und Eisenbahndrehgestellen.



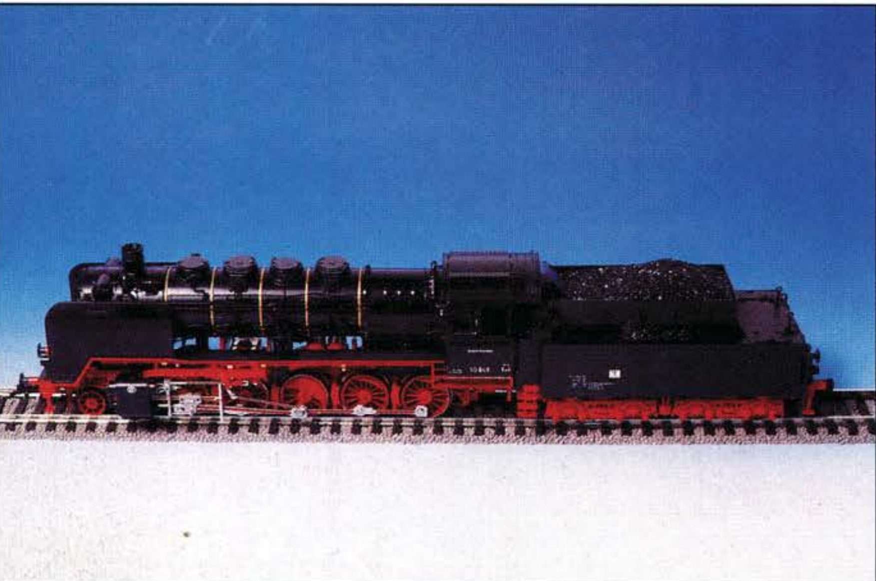
FLEISCHMANN (H0): Zur rollenden Landstraße aus achtachsigen Niederflurwagen gehören auch der Liegewagen für Lkw-Fahrer und die Schrägkopfauffahrrampe.



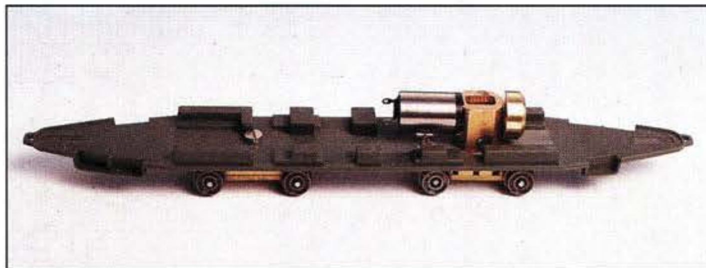
MÄRKLIN (H0): Die 01 1056 der DB mit ihren eleganten Witte-Windleitblechen fuhr beim Vorbild einst stromlinienverkleidet.



GÜTZOLD (H0): Es ist verblüffend, wie positiv sich die Fahreigenschaften der 56 2719 dank des neuen Faulhabermotors mit Schwungmasse entwickelt haben.



FLEISCHMANN (H0): Ein Leckerbissen für H0-Freunde ist die Traditionslokomotive 50 849 mit messingfarbenen Kesselbändern und eng gekuppeltem Tender.





sb-modellbau (H0): Ebenfalls mit Faulhabermotor ist inzwischen der Dresdener Hecht ausgerüstet. Selbst im Kriechgang fährt der Wagen phantastisch gleichmäßig.

Märklin

I: 100 Jahre MÄRKLIN: T 3 ALTONA als Güterzugpackung.
H0: Schnellzuglok BR 01^{10}; Tenderlok BR 98^3 mit Digitalsteuerung; Ellok BB 26000 (SNCF); Ellok Ae 6/6 (SBB); Diesellok 216 (DB); Ellok 163 (DB); Ellok 141 (DB); Ellok 151 (DB); Ellok 110 (DB); S-Bahnzug 275; Niederflurwagen für Lkw-Transporte.
Z: Tenderlok BR 78; Ellok 151 (DB); Ellok 144 (DB).

H0 ALPHA: Abenteuer-Eisenbahn mit ALPHA-Space Jet; ALPHA-Jumbo-Truck und ALPHA-Power-Truck.
Infrarotgesteuerte Fernbedienung für Digital-System zur direkten Ansteuerung von Triebfahrzeugen und Zubehör, die mit Infrarotempfänger ausgerüstet sind.
Zum Thema »100 Jahre Menschenflug« liefert die Märklin-Händler-Initiative (MHI) ein Dornier-Güterwagenset in Nenngröße I und einen Junkers-Flugzeugtransportzug in H0. Weiterhin entstand in Zusammenarbeit mit FLEISCHMANN eine digital und infrarot gesteuerte Drehscheibe in der Nenngröße H0.

Micro-Metakit

0: Mallet-Tenderlok Gt2x4/4 (Bay.); Schnellzuglok BR AA-I (Bay.); vierteiliger Hofzug König Ludwig II; Heizkesselwagen, dreiachsig (Bay.); exakt maßstäbliches Zahnstangensystem der Bauart »Strub«.

H0: Mallet-Tenderlok GtL 2x4/4 (Bay.); Schnellzuglok BR AA-I (Bay.); Güterzuglok E-I (Bay.); Dampftriebwagen MCCi (Bay.); Zahnradlok PtzL 3/4 (Bay.) in Serienausführung. Güter- und Reisezugwagen als Museumsfahrzeuge.

Piko

H0: Kleindiesellok Köf II (Handmuster); Personenzuglok BR 38^2 (Kgl. Sächs. Sts. E. B. und DRG); Fauhlhaber-Motorisierungsvarianten für alle vierachsigen Tender (BR 01, 03, 38, 41); feindetaillierte Tenderunterteile (vierachsig). Güter- und Reisezugwagen, alle mit schwarz vernickelten, spitzengelagerten Radsätzen (1-mm-Spurkranz) und mit eingebauter Kurzkupplungskinematik mit KK-Schacht (NEM 362).

Roco

H0: Mallet-Tenderlok BB II (Bay.); Schnellzuglok 01 150 (DR); Diesellok V 290 (DB); Ellok 103 (DB); Ellok E 32 (DRG); VT 11^5 (ex. 601) erscheint mit DR-Logo (Intercity »Max Liebermann«); Güter- und Reisezugwagen im Design versch. Epochen. Huckepack-Wippwagen Saads mit VOLVO-Lkw und DB-Trailer-Garnitur nach Schweizer Vorbild. Große Bogenweiche (R9/R10) und doppelte Kreuzungsweiche (DKW 15) im ROCO-LINE-System. Außerdem vertreibt ROCO alle Erzeugnisse der Fa. SACHSENMODELLE.

N: Güterzuglok BR 44 (DRG); Diesellok V 232 (DR); Speichertriebwagen ETA 180 (DR und DB); VT 11^5 (ex 601) mit DR-Logo (Intercity »Max Liebermann«); Güter- und Reisezugwagen.

Sachsenmodelle

H0: Kesselwagenzug (DRG); Gepäckwagen (Kgl. Sächs. Sts. E. B.); Hechtwagen-Set (DR); Nebenbahn-Personenzug (DR); Nebenbahn-Einheitswagen (DRG); O-Wagen »Halle« (DR); Kalkkübelwagen (DR).

Sb-Modellbau

H0: Dresdener Straßenbahnzug »Großer Hecht« mit Motorisierungssatz oder als Komplettmodell. Motorisierungssätze für viele Modellfirmen und H0-Automodelle. Langsamfahrregler (konventionell) und für Digitalumbau.
N: Mallet-Güterzuglok BR 53.

Trix

H0: Ellok EP 5 (DRG und GV Bay.); Ellok 140 (DB). Güterwagen versch. Epochen, alle mit Kurzkupplungskinematik.
N: ICE-Triebzug 401 (DB) mehrteilig; Güterzuglok BR 41 (DB); Personenzuglok BR 24 (DR); Tenderlok R 3/3 (Bay.); Diesellok 132 (DR); Diesellok V 160 (DB); Ellok E 10 (DB); Ellok 1200 (NS); Zugsetzs, Güter- und Reisezugwagen versch. Epochen.

Zeuke TT

$H0_m$: Güterzug mit Personenbeförderung (GmP) mit C-Lok nach Vorbild der Spreewaldbahn.
TT: Schnellzuglok BR 01 (DR); Diesellok T 334 (CSD). Beide Loks wurden bereits im MEB vorgestellt; Güter- und Reisezugwagen versch. Epochen. Drehscheibe für mehrständigen Lokschuppen.

AUHAGEN
Diese Firma vertrat die Auhagen GmbH, Hruska u. Co. GmbH (Permot) und die Firma Pilz.
AUHAGEN H0/TT: Bf. Radeburg; Bf. Klingenberg-Colmnitz; Bf. Hohendorf (alle überarbeitet); Ergänzungsteile und Zubehör für die Anlagengestaltung.
HRUSKA H0: Einfache Weiche (EW) mit Hand- und elektromechanischem Antrieb; Sattel-Kuppelachse für Lkw.
PILZ H0: Gleisstücke in versch. Längen und mit versch. Radien.
PILZ TT: Modellgleis (Flex) mit 2-mm-Schienenprofil (Neusilber); Weiche 15°; doppelte Kreuzungsweiche und Prellbock.

BRAWA
H0: verschiedene Leuchten im Set oder in Einzelausführung; feine Metallradsätze zum Nachrüsten von Loks und Wagen verschiedener Firmen; Kleindiesellok Köf II (DR).
TT: verschiedene Leuchtenarten im Set oder in Einzelausführung.
N: Ideenset Bekohlungsanlage.

BUSCH
H0: Signalsortiment (zehn Signale) zum Selbstbau ohne Funktion; Bausätze für Bäume, Strukturmoos und Streugras.
N/Z: Bausätze für Bäume; Experimentiersystem Modellbahnelektronik und Nachrüstsatz (Micro-Chip) für Blinkelektronik.

FALLER
H0: Heißluftballon als Exklusiv- oder Standardmodell; Autoscooter; Karussell; Luftsprungburg; Kunsteisbahn; Wind-Energie-Anlage; Gleiswaage mit Lademaß; Doppelsiloanlage; Verschiedene Häusermodelle; Bäume; Zäune und Straßenschilder.

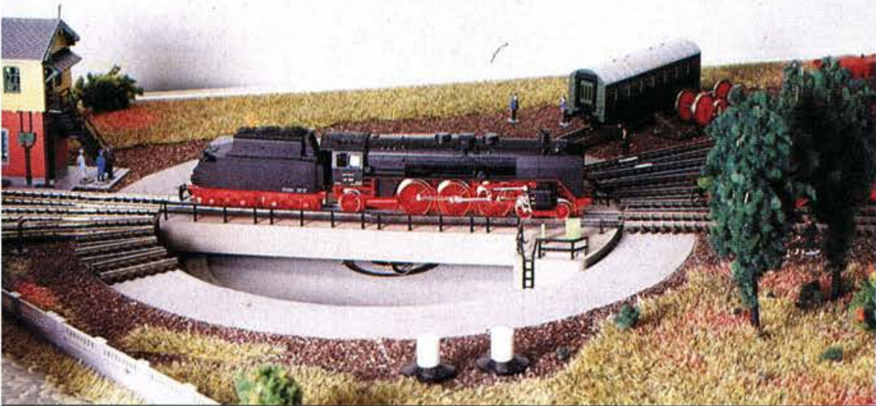


oben: MICRO-METAKIT (H0): Im Herbst in Köln noch als Handmuster, nun serienreif in Messing wird die bayerische Zahnradlok PtzL 3/4 in ausgezeichneter Detaillierung angeboten.





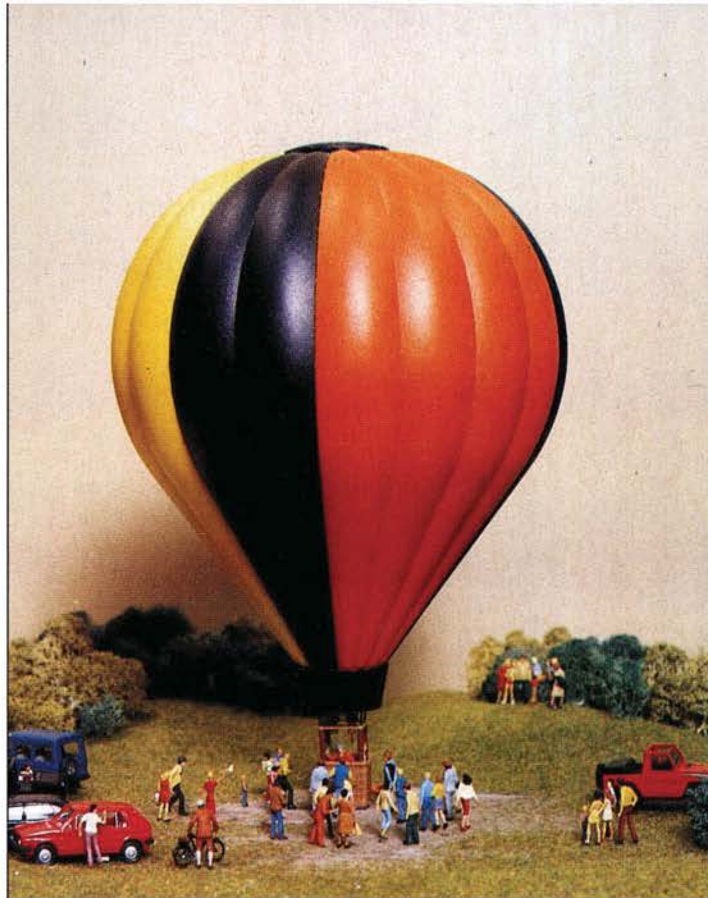
unten: PREISER (H0): Rund 800 Figuren drängeln sich auf einem Diorama, das einen Schnitt durch einen Großstadtbahnhof zeigt. Hier der Blick in den Übergangstunnel zur S-Bahn.



ZEUKE (TT): Demnächst für die Produktion vorgesehen ist die Drehscheibe der Berliner TT-Leute.



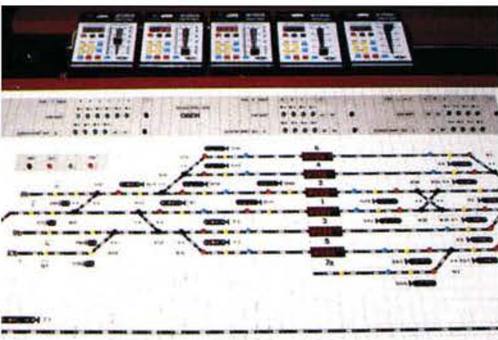
MÄRKLIN (I): Zum 100jährigen Firmenjubiläum präsentiert MÄRKLIN diese schöne Güterzuggarnitur mit der T 3 in der »Königsspur«.



Faller (H0): Das Modell des Heißluftballons in 1:87 gibt es als Bausatz und als Exklusivmodell im schlichten Bunt des Regenbogens, in den Nationalfarben oder als Firmenwerbeträger.



LGB (II_m): Einen Hauch von Great Western im Gemüsegarten verbreitet die Amerikanerin der D&RGW.



ZIMO: Es gab jede Menge Elektronik in Nürnberg zu sehen. Dieses übersichtliche Gleispult von ZIMO wollen wir demnächst eingehender vorstellen.



HEKI: Das Modul »Bahnhofssteuerung« ist auf die Steuerung von drei Fahrstraßen ausgelegt. Das Schalten der angeschlossenen Objekte erfolgt nacheinander, so daß eine Überlastung des Versorgungsnetzes ausgeschlossen wird.

FallerCar-System: VW-Bus; Mercedes-Geländewagen.
N: Kirmesprogramm mit Fahrgeschäften »Jupiter« und »Octopus«. Windkraftanlage.

Mo-Miniatur
0: Bausatz Dampfbagger; Well- und Sickenblech aus Alu und Kupfer.
H0: Bausatz Ford-Traktor; Bausatz Bockkran; Bausatz Gabelstapler; Bausatz Caterpiller; Bausatz Kraus-Maffei-Zugmaschine; Well- und Sickenblech aus Alu und Kupfer.
N: Güterschuppen mit Zubehör.

Noch
II: Struktur-Mauerplatten (Zyklopenmauerwerk); Laubbäume.
H0: Struktur-Mauerplatten, Portale, Arkaden, Geländematerial.
TT: Struktur-Mauerplatten und Tunnelportale (ein- und zweigleisig).
TERRA-FORM-Landschaftsgerüst für alle Nenngrößen.

Preiser
II: Drei verschiedene Figurengruppen.
0: Zwei verschiedene Figurengruppen.
H0: Zehn verschiedene Figurengruppen; Wagenzug KRONE; Pferdegespanne verschiedener Speditionsfirmen; Blumen-Marktstand mit Mitsubishi L 300; dreizehn Lastkraftwagen.

Vollmer
H0: Sechs verschiedene Modellbausätze mit Gebäuden und vielen Zubehör- und Ergänzungsteilen; Exklusiv: Geisterbahn mit elektronischem Geist; Carline-Modellautos.
N: drei verschiedene Gebäude-Modellbausätze mit Zubehör- und Ergänzungsteilen, auch hier die Geisterbahn mit elektronischem Geist.

Weinert
H0:Komplettbausätze Güterzuglok BR 56^2 in versch. Ausführungen; Komplettbausatz FAUN ZRS als Schienenfahrzeug; Bausätze für HENSCHEL-Lastkraftwagen HS 145 TS und HS 120 sowie 36 W 3 mit Kässbohrer-Koferaufbau. Kaelble-Zugmaschine; LANZ-Eil-Bulldog mit kippb. Zweiachs-Anhänger; Heißdampf-Straßenwalze. Viele Zurüstteile. Anlagenzubehör für die Nenngrößen 0 und H0.

Zimo
Fahrpulte mit Zifferntasteneingabe und vielen Zusatzfunktionen; elektronische Zugnummernerkennung und Magnetartikel-Empfänger; Faulhaber-Empfänger für sanfte Motorensteuerung; Betriebssteuergerät M 5000. Dazu gibt es eine ZIMO-Dokumentation und ein Gleisbildstellwerk, das bereits 1990 im Handel erschien.

MEB

Sammelkarte nicht vorhanden

Sammelkarte nicht vorhanden

Vorsichtsbefehl – Hindernis im Gleis





Links: Die auf einer Schwelle befestigtenbeiden U-Eisen im Gleis. Rechts: Die hinter denEisen in Richtung ehemaliger Grenze angeordneten Ableitschienen und Auffangtröge

Den hätte es geben können in den letzten Jahren für die Ausfahrt aus dem Bahnhof Probstzella in Richtung Ludwigstadt. Aber es gab ihn nicht. Eisenbahntechnisch gibt es keine Erklärung für zwei senkrecht im Gleise stehende, auf einer Stahlplatte aufgeschweißte U-Eisenprofile, solid und exakt mit Schwellenschrauben befestigt, die Schienenoberkante mit etwa 2 cm leicht überragend. Vorzufinden waren diese Eisen (Abb. links) noch im August 1990 im Streckengleis zwischen Falkenstein und Probstzella, etwa 20 m vor dem Einfahrsignal zum Bahnhof Probstzella.

Längeres Kopfzerbrechen über den Zweck dieser Eisen ergab erst Sinn, als weitere Vorrichtungen an und neben dem Gleis entdeckt wurden. Zwei gegeneinander versetzte Ableitschienen neben jeder Gleisschiene bis zu einem Betontrog von etwa 1,5 m Länge und etwa 1,0 m Breite und Tiefe führend, waren noch vorhanden (Abb. rechts).

Erkenntnis: Es kann sich nur um eine Absteifvorrichtung für unter einem Eisenbahnfahrzeug befindliche Gegenstände, die die ehemalige DDR nicht verlassen durften, handeln. Kaum vorstellbar, daß ein solcher Gegenstand auch ein Mensch hätte sein können, dessen Leben dann mit Hilfe von Betontrögen, unbesehen innerhalb der Sperranlagen, endete. Welch ein teuflisches Hirn gehört dazu, sich eine solche Vorrichtung zu ersinnen und sich damit seinen Lebensunterhalt zu verdienen?

Text und Fotos: D. Bäzold, Unterpörlit

Autobahn contra S-Bahn?

Noch ist es nicht endgültig entschieden, aber es kristalisiert sich immer deutlicher heraus: Die Berliner S-Bahn soll auf allen Strecken des ursprünglichen Netzes wieder fahren. Bislang wurde durch die Senatsverwaltung für Arbeit, Verkehr und Betriebe allerdings nur eine umfassende Prüfung in Sachen Wiederinbetriebnahme zugesichert. Die schlechtesten Karten dabei haben die Strecken Jungfernheide – Gartenfeld und Schönholz – Velten. Letztere auch deshalb, weil sich auf der Grundlage eines völlig anderen Verkehrskonzepts der 70er und 80er Jahre die Bundesautobahn Berlin–Hamburg (A 111) im Bereich des Hermsdorfer Damms eines kurzen Stücks S-Bahntrasse bemächtigte (siehe auch »me« 8/90). Eine neue eingeleitete Brücke über den Waidmannsluster Damm ist noch vorhanden, dann endet die Trasse (Abb. 1). Während im Berliner Forst Tegel neben der BAB genügend Platz für die S-Bahn wäre (Abb. 2), sieht es im Bereich der »Kolonie Eisenbahn-Landwirtschaft« schlecht aus. Hier müßten wohl oder übel einige Pazellen weichen. Ab der Brücke über die Ruppiner Chaussee (Abb. 3) ist die Trasse bis Heiligensee gut erhalten. Unmittelbar hinter dem Bahnhof sind aber ebenfalls »Laubenpieper« gefährdet. Die Reaktivierung der Bahn, die nur einen Sinn hat, wenn sie zumindest Hennigsdorf erreicht, wird enorme Mittel erfordern. So ist u. a. auch eine neue Brücke über den Oder–Havel–Kanal zu errichten.

Übrigens wäre der Gedanke auch gar nicht so abwegig, die U 6, die in Borsigwalde bereits oberirdisch verkehrt, auf der S-Bahntrasse bis Hennigsdorf zu verlängern.

Text und Fotos: L. Neve, Berlin



Abb. 1



Abb. 2



Abb. 3

Eisenbahnmuseum Gerstungen?

Die »IGE Werrabahn Eisenach e. V.« bemüht sich derzeit um den Erhalt der. Lokbehandlungsanlagen auf dem Bahnhof Gerstungen. Dazu gehören ein großer Ringlokschuppen, ein Wasserturm und eine Drehscheibe aus Zeiten der KPEV.

Nunmehr sollen Maßnahmen ergriffen werden, um den vorgesehenen Abriß dieser Anlagen, die durch die bevorstehende Inbetriebnahme der alten Werrabahn überflüssig werden, zu unterbinden und die Bausubstanz zu sichern.

Künftig könnte die Anlage als Museum-Bw genutzt werden, in dem nicht nur Lokomotiven, sondern auch Museumswagen untergebracht werden könnten. Außerdem ist Gerstungen günstig gelegen und aus neuen und alten Bundesländern gut erreichbar. Inzwischen wurden die zuständigen Stellen der DR und des Landes Thüringen um Hilfe gebeten. *Pr.*

Vor dem Aufschlitzen



Bald wird diese Aufnahme Vergangenheitswert haben. Der Schnellzug aus Liberec verläßt hier den letzten Tunnel vor Brno. Er soll demnächst aufgeschlitzt werden, da das Bauwerk den bevorstehenden Elektrifizierungsarbeiten im Wege steht.

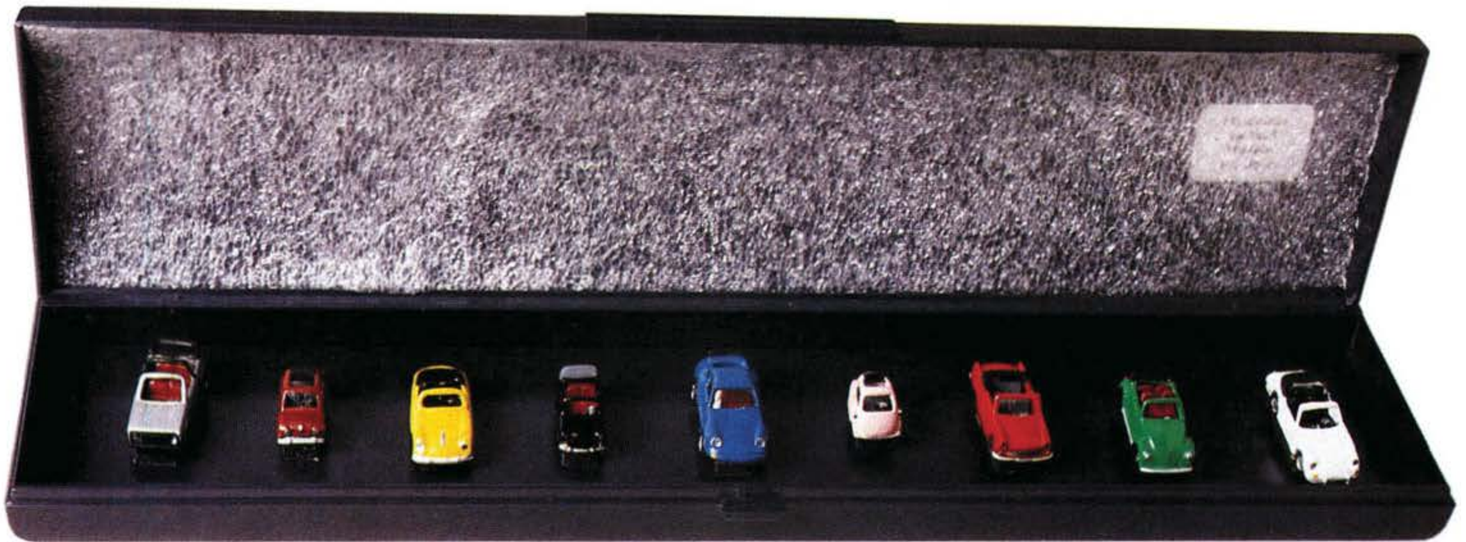
Text und Foto: D. Selecky, Bratislava



SHE-Denkmal in Tanne

Noch immmer wartet ein Vorstreckschneepflug, der offensichtlich der bis 1945 in Tanne endenden meterspurigen Südharzeisenbahn (SHE) gehörte, auf bessere Zeiten. Daß er hier bis zur deutschen Einheit überdauerte, ist natürlich Zufall. Im Sommer 1989 befand sich das »Gerät« versteckt hinter hohem Unkraut auf dem einstigen SHE-Bahnhofsgelände von Tanne. Dieser Bahnhof wurde bis 1958 von Sorge aus durch die Harzquerbahn im Güterverkehr bedient. Möglicherweise leistete der Schneepflug auch bis dahin seine Dienste.

Text und Foto: W. Hammer, Thyrow



Neues für Modell-Straßen

Seit Jahr und Tag ist die Nürnberger Spielwarenmesse nicht nur Umschlagplatz für die schienengebundenen Neuheiten aller Spurweiten, sondern zunehmend auch für das Rollmaterial der Anlagen-Straßen, der Automodelle, besonders in den Baugrößen H0 und N. Zwar steht der Automarkt in 1:87 noch mit Abstand im Vordergrund, doch haben die Anbieter von Fahrzeugen in 1:160 immer mehr zu bieten, vom Boom in der Baugröße 0, den 1:43er-Miniaturen, ganz zu schweigen.

Nicht nur Vorbildgerechtes, sondern auch Epochespezifisches wird mit Vorrang in diesem Jahr für die N-Spur angeboten.

Mit **HERPA** wagt sich nach WIKING zudem der zweite Großserien-Hersteller auf das Gebiet der ganz Kleinen vor, das bislang von den Kleinserien-Modelleuren beherrscht wurde. 20 Mark kosten die ab April lieferbaren US-Trucks, die sich, bunt bedruckt und paarweise verpackt, in einem Set befinden.

MARKS setzt im Gegensatz zum Branchenriesen der Plastikzunft nach wie vor auf Metall. Minis aus den 50er und 60er Jahren stehen bei dem Anbieter aus dem fränkischen Rehau ganz vorne im Regal. Neu sind nicht nur der Opel Rekord 61 und der Opel Blitz mit Viehtransport-Aufbau, Epoche III-Fans werden den Vomag »Langschnauzer« aus dem Jahr 1937 sicherlich begrüßen. In die 50er Jahre paßt das neue Post-Set mit VW Käfer und Bully sowie dem Büssing TU 11 Postbus, der sogar über einen filigranen Dachgepäckträger verfügt.

STETTNISCH aus Berlin hat gleichfalls die N-Spur für sich entdeckt. Neben Fahrzeugen aus dem aktuellen Straßenbild finden sich hier kleinformatige Erinnerungen an liebenswerte Zeitgenossen wie BMW Isetta, Goggomobil und DKW Junior.

Das Auto des Jahres 1989, der Trabant 601 S, bleibt auch als N-Modell erhalten. Dafür sorgt **I.M.U.**, das den Zweitakter im Kontrastprogramm mit dem neuen Porsche 911 Coupé vorfahren läßt.

Schon länger im Geschäft mit N- und den noch kleineren Z-Modellen in 1:220 ist die schweizer Firma **MZZ**. Nicht nur Straßenfahrzeuge, sondern auch passende Dioramenhintergründe im preiswerten Halbrelief-Verfahren gehören zum Angebot aus Schaffhausen. Die Hanomag ST 100 Zugmaschine steht im Neuheiten-Schaufenster neben den beiden Mercedes-Oldies L 4500 und L 312, der als Müllwagen kommen wird. Dagegen zählen Lloyd LP 400 und der Fiat 500 schon eher zu den kleinen Kalibern. Noch winziger, aber immer noch vorbildgetreu, sind die neuen Z-Modelle ausgefallen. Beachtlich realistisch wirkt das Feuerwehr-Löschfahrzeug auf Mercedes L 1500-Fahrgestell, nicht minder interessant ist der Peterbilt Langholztransporter, der mit echtem Rundholz beladen geliefert wird.



WIKING-Miniaturen in H0: Teil der 91er Neuheiten. Bild oben: Minis in Spur N von STETTNISCH, Berlin.

Während sich die Hersteller der Miniaturen in N zumeist auf bestimmte Epochen spezialisiert haben, geht im doppelt so großen Maßstab 1:87 einfach alles. Ganz gleich, ob Luxuslimousine aus den 30er Jahren oder in 1:1 ein unbezahlbares Traumauto aus Italiens Nobelschmieden, egal ob Nutzfahrzeug-Oldtimer oder Brot-und-Butter-Auto, es gibt so gut wie kein Mobil, das die rührigen 87er-Macher nicht kleinkriegen würden.

Martkführer **WIKING** aus der deutschen Hauptstadt hat inzwischen die Zeichen der Zeit erkannt und versucht, mit den bunten und zum Teil mit Funktionsteilen versehenen Modellen von HERPA gleichzuziehen. Das Neuheiten-Angebot, das in Nürnberg gezeigt wurde, hat jedoch nur für die erste Jahreshälfte Gültigkeit. Was ab August von den Bändern rollt, wird noch im Hinblick auf die Mitbewerber geheimgehalten und ist nicht zuletzt von den Aufträgen der Automobil-Industrie zur IAA im Herbst abhängig. Nur acht Halb-Nuller standen daher in der Vitrine: Mit dem Audi Front wieder einmal ein Klassiker und mit dem Porsche Carrera 4 Cabriolet ein heißer Straßenfeger, der auch in H0 das Ausklappen seines Heckspoilers gestattet. Der bisher gelieferte VW-Bus wurde zum Funkmeßwagen der Bundespost, sein Nachfolger vom Typ Caravelle rückte zur Feuerwehr ein. Mini-Trucker werden mit dem Peterbilt Abschleppwagen bedient, europäische Nutzfahrzeuge werden von MAN- und Volvo-Zugmaschinen befördert. Dem landwirtschaftlichen Fuhrpark ist dagegen der neue Heuladewagen zuzuordnen, der mit einer schwenkbaren Walze ausgerüstet wurde.

Deutlich umfangreicher ist das Neuheiten-Spektrum beim Branchen-Zweiten, der Firma **HERPA** aus dem fränkischen Dietenhofen. Detailfreudig, exakt bedruckt und mit vielen sinnvollen Funktionsteilen ausgestattet, fährt die Lkw-Flotte in den neuen Modell-Jahrgang. Natürlich hat ein derartiger Aufwand seinen Preis. Bis zu 30 Mark müssen für die Super-Trucks auf den Tresen im Fachgeschäft gelegt werden. Preiswerter ist da mit 6,50 DM schon der Trabi, entscheidet man sich nicht für den Hauptdarsteller aus dem Trabant-Film »Go, Trabi, go« namens Schorsch, der im Vitrinchen für immerhin 15 Mark wohlfeil ist. Bei den Personenwagen stehen die schnellen Serienrennwagen der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft (DTM) auch in diesem Jahr bei HERPA wieder in der ersten Reihe. Der neue Dreier von BMW, ab Herbst auch als Coupé, der Audi V 8 und zum Jahresende die neue Mercedes S-Klasse – dies sind die Höhepunkte im 91er HERPA-Sortiment. Natürlich findet auch das neueste 43er-Modell, der Ferrari 348 tb, seinen Weg in die 87er-Serie.

ALBEDO, der Nutzfahrzeug-Hersteller mit dem Anspruch, stets Besonderes anzubieten, widmet sich 1991 den Schwerpunkten Schokolade, Renntrucks und der Spedition Deutrans. Fünf neue Coca-Cola-Züge sorgen darüber hinaus dafür, das die dunkelbraune Brause nicht in Vergessenheit gerät, schließlich hat ALBEDO die Europa-Rechte an der Vermarktung teuer bezahlt. Daneben rollen neun lila Laster durch das »Milka-Land«. Volvo F 88 und F 89 sowie Mercedes, aber auch der brandneue Volvo F 12 sorgen in Kombination mit Aufliegern und Anhängern für das »absolute Deutrans-Memorial« – so Roland Forkel. Bei Preisen von 17,50 bis 26 DM ist man zum 35jährigen Deutrans-Jubiläum in H0 dabei.

Auch **BREKINA** fühlt sich wie viele der ständig auf der Suche nach der kreativen Lücke befindliche H0-Hersteller den fünf neuen Bundesländern verpflichtet. Die alten DKW-Lieferwagen bekamen flugs ein neues Grill und mutierten so zu IFA-Mobilen. Eine begrüßenswerte Neuentwicklung ist dagegen der IFA H 6 Schwerlast-LKW, den es als Solo-Pritschenwagen, aber auch als Hängerzug geben wird. In die 60er Jahre, der eigentlichen BREKINA-Domäne, passen die Modelle Mercedes L 319, Opel Blitz und die neuen Gelben aus der Sonder-Edition »Postmodelle II«. In der Exklusiv-Linie »Meisterstücke« finden sich das Mercedes 280 SE Coupé und der Vorkriegs-Wanderer W 240 wieder.

Neuheiten vom Nachbarn CSFR hat der in Deutschland von der Firma KAGER vertriebene Hersteller **IGRA** im Programm. Bekannt sind die Skoda 120L–Typen, die als Limousine, Taxi, Kombi und Pritschenwagen schon länger lieferbar sind. Neue Lkw gibt es mit den Fahrerhäusern des Liaz 110. Containerzüge, Pritschenwagen und Tankfahrzeuge in guter Qualität werden angeboten.

Goggomobil, Opel Kadett C, NSU Prinz und BMW 507 kommen dagegen in 1:87 von **I.M.U.** aus Berlin.

KIBRI ist seit langem als der Spezialist für schwere Nutzfahrzeuge in Bausatzform eingeführt. 110 cm hoch und 125 Mark teuer ist der Größte aus dem Neuheiten-Programm der Schwaben. Er hört auf den Namen Gottwald Gittermast-Autokran 850-1 und verfügt über eine funktionsfähige Wippspitze. Selbstverständlich ist auch ein komplettes Set mit Kran und sechs Transport-Fahrzeugen verfügbar. Für diesen »Gittermast-Kran auf Reisen« müssen 239,50 DM angelegt werden. Preisgünstiger und hervorragend für Diorama und Anlage geeignet sind die neuen Fuchs-Bagger von KIBRI mit kleinem oder großem Fahrerhaus.

Automodelle von **MÄRKLIN** sind traditionsgemäß aus Metall und passen zu den Epochen I und IV. Neu ist das Oldie-Set »Lieferwagen« mit Büssing und SAG-Modellen, darunter ein Veteran der »Elysium Brauerei Stettin«.

MODEL INTERNATIONAL heißt der Hersteller der Praliné-Modelle. Fünfziger Jahre-Fans werden hier mit Sicherheit fündig, wenngleich die Idee, die Mercedes-Busse O 3500 aus dem Baujahr 1950 mit den Wappen der fünf neuen Bundesländer zu bedrucken, wenig authentisch wirkt. Dafür gibt es 1991 den Renault Espace, die Chevrolet Corvette und den Cadillac 1959.

Wichtigste Neuheit bei **PREISER** dürfte die Mercedes-Lieferwagen-Familie 309-508 werden. Zahlreiche Varianten im Blaulicht-Bereich wurden angekündigt.

ROCO bringt das neue Verbundsystem zwischen Schiene und Straße (»Roadrailer«), perfekt umgesetzt in die Baugröße H0. Neuester Lkw ist der Volvo FL 10.

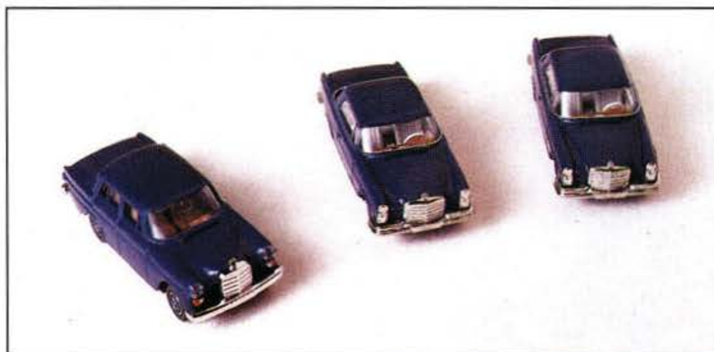
Genau ins Straßenbild der 30er Jahre paßt der neue Hanomag WD-Schlepper mit 11m-Möbelwagen von **ROSKOPF**. Die Firma ist seit diesem Jahr zusammen mit WIKING bei der Sieger-Gruppe (»Siku«) zu finden.

Einen wunderschönen Oldie bietet **WEINERT** mit dem Vomag 4,5-Tonner aus dem Jahr 1941, der, mit einer Imbert-Holzgasanlage ausgerüstet, allerdings nur als Bausatz in Weißmetall mit Feingußteilen aus Messing lieferbar ist.

Für Modellauto-Sammler von Interesse ist sicherlich die Meldung, daß eines der gesuchtesten und damit teuersten WIKING-Modelle 1991 wieder verfügbar ist. Allerdings hat nicht die Berliner Traditionsfirma den berühmten »Mercedes-Sprengwagen mit Kehrwalze« wiederaufgelegt. Die gleichfalls in der deutschen Hauptstadt ansässige Firma **I.M.U.** hat die Rarität schlicht und ergreifend genau kopiert, aus rechtlichen Gründen aber darauf verzichtet, das Wiking-Zeichen mit abzukupfern!

Uwe Ruck, Karlsruhe

Fotos: Volkmar Thie, Berlin



Die drei Mercedes-Modelle nach Vorbildern der 60er Jahre in H0 kommen von BREKINA.



Alte Sachsen von BREKINA und WEINERT in 1:87: DKW/IFA-Lieferwagen, Vomag- und IFA H 6-Schwerlastwagen

Modellbahnbild mit Straße. Das Motiv zeigt alle Grundanwendungsformen des STAKO-Systems auf einem Ausschnitt und wirkt doch nicht überladen.

STAKO von VERO

Das System wurde erstmalig auf der Leipziger Herbstmesse 1990 von der VERO Erzgebirgs Collektion GmbH vorgestellt. Basis ist das bereits seit längerem bekannte Set GITTERMASTTEILE, das über diesen einseitigen Verwendungszweck hinweg erweitert wurde und universell als STAKO-System auf dem Markt ist. Dabei steht STAKO für den Sammelbegriff Stahlkonstruktion.

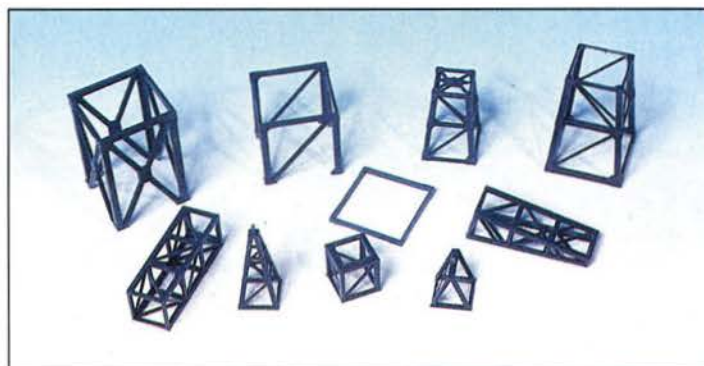
Das STAKO-System schließt die Bauteile des Gittermastes ein und orientiert sich mit einer Vielzahl neuer Konstruktionselemente an Komplettbausätzen, die miteinander verknüpfbar sind. Diese Komplettbausätze bestehen aus dem bereits bekannten Fußgängerüberweg (STAKO-100) und den neu entwickelten Bausätzen Freileitungsmaste (STAKO-200) sowie Fachwerkbrücke (STAKO-300) in der Nenngröße H0. Weiterhin gehören zu dem System Ergänzungsbausätze, die wiederum in Bausätze unterteilt sind, die aus Grundelementen (STAKO-01...) und Spezialelementen (STAKO-05...) bestehen.

Die Grundelemente des STAKO-Systems basieren auf 30-mm- und 15-mm-Rastern. Sie sind Nachbildungen von Stahlbaugrundkonstruktionen (zumeist Fachwerkkonstruktionen) in Würfel-, Quader-, Pyramiden- und Pyramidenstumpfform. Die Spezialelemente bestehen aus Konstruktionsteilen, die der Erweiterung der Komplettbausätze dienen. So enthält der Komplettbausatz für Fahrleitungsmaste die Isolatoren, Isolatorenhalter und Erdseilhalter.

Es ist klar zu erkennen, daß die VERO EC GmbH damit einen weiten Modellbauerkreis ansprechen will. Zum einen soll der Modellbauer mit diesem System die Möglichkeit erhalten, schnell konstruktiv und statisch richtige Konstruktionen zu bauen, und zum anderen kann der versiertere Anlagenbauer nach eigenen Entwürfen Stahlkonstruktionen zusammenstellen.

Am Beispiel der erst kürzlich im Handel erschienenen H0-Fachwerkbrücke soll die Universalität dieses Systems näher erläutert werden. Der Komplettbausatz FACHWERKBRÜCKE enthält Teile für eine eingleisige Fachwerkbrücke mit obenliegender Fahrbahn, bestehend aus acht würfelförmigen Grundelementen im 30-mm-Raster. Damit kann eine Brücke von maximal 240 mm Länge gebaut werden. In diesem Bausatz sind weiterhin die Geländeanschlüsse mit den Widerlagern, die Lagerkonstruktionen (Fest- und Loslager), Brückengeländer, Laufstege und vieles mehr enthalten. Der Durchschnittsmodellbauer baut also die Brücke so, wie sie aus dem Bausatz kommt, auf seiner Anlage ein. Eventuell erweitert er die Brücke noch mit dem Spezialelementebausatz (STAKO-051) um bis zu vier weitere Felder, oder er setzt eine weitere Brücke unter Zuhilfenahme eines Zwischenpfeilers an die erste an. Dem versierten Modellbauer bietet das STAKO-System die Chance, wesentlich »imposantere« Brückenkonstruktionen zu entwerfen. So besteht die Möglichkeit, eine zweifeldhohe Strombrücke mit bis zu 12 Feldern Länge und anschließenden Flut- oder Vorlandbrücken, die aus den einfeldhohen Teilen des Originalbausatzes bestehen, zu bauen. Alle diese Standardvarianten sind auf der Rückseite der Verpackung zur H0-Fachwerkbrücke in übersichtlicher Form dargestellt.

Diese Systeme sind sicher auch ohne größere Verstöße gegen Vorbildtreue und Maßstäblichkeit für die Nenngröße TT anwendbar.



Die wichtigsten Grundelemente des STAKO-Systems: Würfel, Quader, Pyramiden und Pyramidenstümpfe als Fachwerkkonstruktionen.

»vb« nur DM 24,-

Die im Heft 2/91 auf Seite 31 erwähnten »Verkehrsgeschichtlichen Blätter« sind nicht für 36,– DM, sondern für 24,– DM als Jahresabo erhältlich. Hier noch einmal die Bestelladresse:
Jürgen Rosinsky, Breitscheidstraße 11, O–1404 Borgsdorf.
MEB

FdE-Kalender 1991

Seit 33 Jahren erscheint er: der FdE-Kalender, herausgegeben von den Freunden der Eisenbahn in Hamburg. Auf 35 Blättern werden auch diesmal Schwarzweißfotos vorgestellt, die die Herzen der Eisenbahnfreunde höher schlagen lassen.
Im Mittelpunkt steht die Eisenbahn in Deutschland, wobei aber das Ausland nicht ausgeklammert wurde. Diesmal beinhaltet der Kalender Bilder aus der Zeit von 1955 bis 1986 – sorgfältig ausgewählt. Übrigens sind es ausschließlich Aufnahmen, die in früheren Fotowettbewerben der Hamburger Freunde auf sich aufmerksam machten.
Ein Foto soll erwähnt werden – das auf der dritten Kalenderseite. Es zeigt eine elektrisch betriebene Schweizer Schmalspurbahn im Januar 1963. Aufgenommen hat es Kurt Herbener – ein überall bekannter Eisenbahnfreund, ein Eisenbahnhistoriker der ersten Stunde. Er verstarb am 14. Januar 1991 im Alter von 84 Jahren. – Ehre seinem Gedenken.
Wolf-Dietger Machel

35 Blätter, Format 24,5 x 16 cm; Vertrieb über den Verlag Lok-Report, Postfach 1280, W–4400 Münster, DM 19,80 (im Abo DM 16,80)

Friedrich List über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems

Über den Eisenbahn-Pionier Friedrich List wurde schon viel geschrieben; seine Schriften haben einen Namen – so auch die oben zitierte. Dieses 1985 erschienene Reprint, 1833 als »Eingabe an die hohen und höchsten Behörden« erstmalig an 500 Personen verteilt, 1897 neu aufgelegt, hat grundsätzliche Bedeutung für die deutsche Eisenbahngeschichte. Ein Vergleich der Listschen Pläne mit den meist erst nach seinem Tode gebauten Fernbahnen beweist dies. Die Schrift gehört daher in jede Handbibliothek eines Eisenbahnfreundes.

77 Seiten mit einer Beilage, DM 16,80; Horst-Werner Dumjahn Verlag, Immenhof 12, W–6500 Mainz 1

Bahn-Extra 1/91

Im Mittelpunkt dieses Heftes steht die »Deutsche Bahn – Nach 40 Jahren auf Zukunftskurs: DB und DR«. Die Schrift enthält Beiträge über die Geschichte und Gegenwart beider Bahnen in Deutschland. Die Fotos sprechen für sich, sind sorgfältig ausgesucht, darunter zweifellos auch Raritäten. Doch die Textbeiträge befriedigen den Rezensenten weniger: Nichts Neues – alles (zumindest Vieles) bekannt – schon einmal gelesen – nur neu zusammengestellt. Quintessenz: Für Eisenbahn-Bilderfreunde eine Fundgrube; für den, der es genau wissen will – also Eisenbahnhistoriker – zu wenig Information. *Werner Kaschke*

130 Seiten, 200 Abb., GeraNova-Zeitschriftenverlag GmbH München, PSF, W–8000 München 8, DM 19,80

Der MEB-Leser ist definiert!

Das ist er, der aus statistischen Durchschnittswerten ermittelte und gezeugte MEB-Leser. Er kam zustande dank der Mithilfe von nahezu 13 000 Lesern des MODELL EISENBAHNER, die mit der Novemberausgabe 1990 unsere Umfrage erhielten und sie ausgefüllt zurücksandten. Viele gaben sich mit den drei vorgegebenen Zeilen der Kritikmöglichkeit nicht zufrieden, sondern sandten uns ausführliche Briefe, davon die überwiegende Anzahl mit konstruktiven Themen- und Gestaltungsvorschlägen.





Der Hauptgewinner unserer Leserumfrage ist Jens Schmidt, ein 29 Jahre alter Schlosser aus Berlin, Besitzer und Betreiber einer ausbaufähigen Anlage. Er wird die 500,– DM in die Karlshorster Modellbahnbox in der Hermann-Duncker-Straße tragen. Was er dafür mit nach Hause nehmen wird, wußte er noch nicht, als ihn Gisela Neumann mit Blumen und Scheck überraschte.

Wir haben versucht, alle Briefe zu beantworten, konnten aber nicht in jedem Fall auf alle Details eingehen. Doch jeder Vorschlag ist registriert. Und die Anregungen werden aufgegriffen, nicht auf einmal, dafür waren es zu viele; aber im Grundsatz und im Laufe der Zeit mit Sicherheit.

Geben wir nun unserem Freund Otto Normal die Ehre.

Er ist 38,1 Jahre alt, beschäftigt sich seit 1966 mit der Eisenbahn als Hobby und hält seit 1972 unsere Zeitschrift. Er liest zwar zu 93 Prozent regelmäßig alle Hefte, aber wir geben uns keiner Illusion hin: zu 9 Prozent ist er weniger, zu 1,7 Prozent gar nicht mit uns zufrieden.

Otto Normal ist Abonnent, fester Kunde unseres Blattes, aber nicht egoistisch: er läßt andere mitlesen. Bei 26 Prozent schaut eine Person zusätzlich in unsere Zeitschrift, bei 21 Prozent sind es zwei und bei 10 Prozent sogar drei Mitleser.

Otto Normal ist Individualist. Nur zu 15 Prozent fühlt er sich zu einem Modellbahnclub hingezogen. Als Modellbahner interessiert ihn vornehmlich Anlagenbau (71 Prozent), an zweiter Stelle steht der Fahrzeug(um)bau (32 Prozent). Nicht so intensiv ist gegenwärtig sein Drang zum Dioramenbau, stärker hingegen zum Sammeln von Modellfahrzeugen. Seine Nenngrößeninteressen verteilt Otto Normal zu gleichen Teilen auf TT und H0, gefolgt von N und H0 Trix-Express. Otto ist zwar eingefleischter Modeller (88 Prozent), doch als echter solcher dem Vorbild beileibe nicht abhold (62 Prozent). Das kommt nicht zuletzt in seinem ausgeprägten Hang für deutsche Eisenbahnen (96 Prozent) zum Ausdruck. Daß er für die 50er bis 80er Jahre der DR eine Vorliebe hegt, hat gewiß mit seiner Herkunft zu tun (98 Prozent Ost). Ob sich sein Geschichtsinteresse indes mehr den Schmalspur oder den Regelspurbahnen zuneigt, bleibt eine offene Frage; er konnte sich nicht entscheiden.

Wir möchten noch einmal auf die Zusatzbriefe zurückkommen. Einer der Kernpunkte der Kritiken in diesen Briefen enthielt die Anregung, Modell- und Vorbildteil besser zu trennen und nicht so viel Platz für Überschriften zu verschwenden. Wir werden das ändern. Ab April 1991 erweitern wir den Umfang auf 48 Seiten. Damit haben wir die Möglichkeit, den Modellbahnanteil um spezifische Seiten mit zusätzlichen Meldungen ausschließlich aus diesem Bereich zu ergänzen. Der Verlag hat uns außerdem zugesichert, im 2. Halbjahr 1991 den Umfang noch einmal zu erhöhen. Halten Sie uns also die Treue; es lohnt sich, etwas Geduld zu haben.

Dem Geldbeutel unserer Leser und dem Drang sich mitzuteilen, zu tauschen, zu suchen, anzubieten, wollen wir außerdem Rechnung tragen, in dem wir ab sofort bis auf weiteres private Kleinanzeigen in unserem »Güterschuppen« kostenlos veröffentlichen. Näheres siehe Bestellschein.

Sowohl Umfangserhöhung als auch das Zurverfügungstellen des kostenlosen Privatanzeigenteils hat für unsere Abonnenten keine Preiserhöhung zur Folge. Für 1991 bleibt es beim bisherigen Abonnement-Preis.

F. Borchert

Als Dank für die Mithilfe hatten wir auf unserer Umfragekarte 50 Preise versprochen. Wir haben die Preisträger mit bestem Gewissen nach der landesüblichen Methode ermittelt: 50mal griff Gisela Neumann, in der Redaktion auch für Leserfragen zuständig, in den Kartenbeutel.

Die Karten folgender Leser zog sie heraus:

1. Preis:

Jens Schmidt, Berlin

2.–5. Preis:

Achim Rickelt, Barth; Gerolf Götze, Nordhausen; Frank Krantz, Weißwasser; Wolfgang Böhme, Lichtenberg.

6.–50. Preis:

Tassilo Neubert, Dresden; Günter Viertel, Dorfchemnitz; Michael Kussmann, Frankfurt (Oder); Steffen Becker, Rogeez; Rudolf Tiegel, Friedrichshafen; Jan Birkholz, Kurort Hartha; Gabriele Ludwig, Hosena; Kuno Kinzel, Guben; Horst Sagolla, Bernsdorf; Peter Arndt, Potsdam; Jörg Garbe, Belzig; Christian König, Frankfurt (Oder); Sven Alte, Neuseddin; Wolfgang Claus, Riesa; Gunar Kaune, Chemnitz; Uwe Meinhold, Zwickau; Hendrik Bohn, Gehren; Detlef Mißmann, Wittstock/Dosse; Tobias Kretschmer, Görlitz; Hans-Dieter Hampel, Wolgast; Detlef Schellhase, Magdeburg; Lutz Rosenberg, Zschortau; Jürgen Vogel, Glashütte; Heinz Windisch, Stollberg; Dr. Manfred Auerbach, Ilmenau; Tobias Linke, Annaberg; Lutz Kühnel, Berlin; Gerd Günther, Weißwasser; Jens Friedrich, Berlin; Karli Krause, Potsdam; Manfred Schlurick, Nordhausen; Uwe Forner, Heidenau; Ulf Rassmann, Berlin; Heiko Schwember, Berlin; Martin Schäfer, Frankfurt (Oder); Jens Augustin, Leipzig; Jörg Eckner, Tanna; Mirko Rüdiger, Berlin; René Nowka, Guben; Daniel Damme, Kamenz; Roland Bladt, Heudeber; Arno Linke, Großschönau; Christian Lippold, Blankenhain, Milan Kadlec, Prag; Wolfram Krabbes, Potsdam.

Die Redaktion MODELL EISENBAHNER gratuliert allen Gewinnern recht herzlich und wünscht weiterhin viel Freude am Hobby.

Wo sind sie geblieben?

Um eine Dokumentation der AG 5/22 Pasewalk des DMV über die Geschichte von Steuerwagen der Lieferserie VS 145 048 – VS 145 070 (Eilzugwagengrundriß) fertigzustellen, bitten wir um Hinweis über den Verbleib der Steuerwagen 195 612 (ex VS 145 049) und 195 613 (ex 145 052).

Ralf Nikleß, Paul-Junius-Straße 43, O – 1156 Berlin

N-Bahn-Freunde

Die Interessengemeinschaft N (IGN) ist ein informeller Zusammenschluß von engagierten N-Bahnern, die sich mit den unterschiedlichen Aspekten der N-Bahn beschäftigen. Sowohl Modellbahner als auch Sammler finden in der IGN Anregungen und gleichgesinnte N-Bahner, die aus ihrem Hobby mehr machen wollen. Die IGN versteht sich als offene und vorurteilslose Gemeinschaft, die sich die gleichberechtigte Förderung aller Bereiche des Hobbys zur Aufgabe gemacht hat. In der IGN gibt es sowohl eine passive als auch eine aktive Mitgliedschaft. Ein 10mal im Jahr erscheinender Informations-Rundbrief ist Diskussionsforum und Infobörse in einem.
Die Mitgliedschaft in der IGN dient folgenden Zielen:
- Informationsaustausch: Weitergabe von Informationen über N-Produkte im allgemeinen;
- Erfahrungsaustausch: Weitergabe von Fachwissen und Problemlösungen zu allen möglichen Aspekten der Nenngröße N;
- Meinungsaustausch: Diskussion von aktuellen und wichtigen Themenbereichen der Nenngröße N;
- gegenseitige Hilfe: Wer ein Problem oder Anliegen hat, findet in der IGN Hilfe und Unterstützung;
- Interessenvertretung: Wirken nach außen durch Kompetenz. Wer an einer Mitarbeit in der IGN interessiert ist, wende sich an: IGN, Pf, 80 14 66, W–8000 München 80.

Dampflokfreunde

Die Arbeitsgruppe »Dampflokomotiven« der Arbeitsgemeinschaft 1/11 »Verkehrsgeschichte« Berlin, die für die Pflege und Betreuung der Lokomotive 52 6666 verantwortlich zeichnet, hat sich jetzt den »Dampflokfreunden Berlin – Traditionsverein ehem. Preussischer Staatsbahn e.V.« angeschlossen. Gemeinsam mit der DR und Pro Bahn wollen sie sich für den Erhalt historischer Fahrzeuge, Bahnhofsgebäude und für einen Museumsbetrieb einsetzen. Zur Zeit umfaßt der eigene Fahrzeugpark Umbauwagen, Behelfspersonenwagen, preußische Personenzug- und Personenzuggepäckwagen sowie eine Deutz-Kleindiesellok.

Dampflokfreunde Berlin e.V., Werner-Voß-Damm 54, W–1000 Berlin 42

Tanksäuleninnenleben

Die Arbeitsgemeinschaft 6/60 Delitzsch-Mitte des DMV hat sich die Erforschung der Geschichte der ehemaligen Delitzscher Kleinbahn (Delitzsch – Glesien – Rackwitz – Krostiz – Krensitz) zum Ziel gesetzt und bittet alle Eisenbahnfreunde, die hierzu Hinweise geben oder Materialien sowie Fotos leihweise zur Verfügung stellen können, um Unterstützung.
Des weiteren sollen einige technische Sachzeugen dieser Bahn, wie eine mit Petroleumlampen beleuchtbare H-Tafel und eine Tanksäule, die zur Betankung der Triebwagen diente, aufgearbeitet werden. Auch hierzu sind Zeichnungen und Hinweise aller Art gefragt. Wer könnte z. B. das »Innenleben« einer nicht mehr benutzten Tanksäule zur Verfügung stellen?

DMV, AG 6/60 Delitzsch-Mitte, Hartmut Schöttge, Gottfried-Keller-Straße 1, Delitzsch, O–7270

Verkehrsmuseum Dresden

Offensichtlich fanden meine Zeilen keine intensive Würdigung. Ansonsten wäre Ihnen aufgefallen, daß es letztenendes unwichtig ist, an welcher Örtlichkeit für das Verkehrsmuseum Geld investiert wird, ob in Leipzig oder Dresden. In der Marktwirtschaft scheint es mir um Inhalte und nicht um Orte zu gehen! Bei einer Verlegung des Verkehrsmuseums von Dresden nach Leipzig entstünden neuerliche Kosten. Weshalb spendiert man nicht diese Beiträge für die Erhaltung des Objektes in Dresden, wenn – wie Sie ausführen – kein Geld vorhanden ist? Das bleibt wohl entgegen dem Wunsch meiner Karte an Sie Ihr Geheimnis. Ist Ihnen eigentlich bekannt, daß sämtliche Museen derzeit vor allem unter dem Ausfall osteuropäischer Besucher und knapper Kassen der Bürger leiden? Wollen Sie möglicherweise sämtliche Dresdner Museen deshalb nach Leipzig verfrachten? Ich wage davon auszugehen, daß Museen in Leipzig keineswegs bessere finanzielle Voraussetzungen an den Tag legen können. *Detlef Gasch, Coswig*

Zum Leitartikel in 1/91

Unsere Kunden und wir sind der Auffassung, daß gerade in den letzten 40 Jahren enormer Ideenreichtum und handwerkliches Können bei der Erneuerung von Groß- und Kleinteilen der 14 unterschiedlichen Schmalspurdampflokomotiven und weiteren Parkeisenbahnlokomotiven der Großstädte in Deutschland sichtbar wurden. Im Gegensatz zur Auffassung des Verfassers: Wären die Instandhaltungsleistungen (nicht Vorhaltung) sowie das Können der Görlitzer Raw-Eisenbahner nicht vorhanden, dann hätte sich in den letzten Jahren der Bestand an Schmalspurlokomotiven um weitere 20 bis 30 Lokomotiven reduziert. Unter heutigen Bedingungen und aufgrund der sich anbahnenden vielfältigen internationalen Zusammenarbeit sind in den letzten Monaten weitere Initiativen zur Stabilisierung des Bestandes der Schmalspurlokomotiven eingeleitet worden. So werden 1991 die ersten sechs Lokomotiven der BR 99.177 mit neuen Kesseln im Rahmen geplanter Instandhaltungsleistungen umgerüstet. Der Musterbau für neue Rahmen mit neuen Dampfzylindern beginnt ebenfalls in diesem Jahr.
Hinzu kommt die Umstellung des Bremssystems von Saug- auf Druckluftbremse bei 17 Triebfahrzeugen der Harzquerbahn und bei neun Triebfahrzeugen aus dem sächsischen Raum. Nun steht eine weitere Sanierung der Rollfahrzeuge auf dem Programm, die mit enormen Erneuerungen verbunden sein wird.

Schulz, Direktor des Raw Görlitz

Kripo sucht Pfeife

Die unter Modellbahnfreuden bekannte Gartenbahn »Werner« in Löbau/Sachsen wurde zum Ziel eines Diebstahls. Von der Kleindampflokomotive Krauss & Co. München Nr. 7790 wurde die Dampfpfeife gestohlen. Bei der Pfeife handelt es sich um ein Original. Die Lok-Nummer ist am Fuß der Pfeife eingeschlagen.
Wir bitten alle Modellbahnfreunde um Mithilfe bei der Aufklärung dieses Diebstahls. Hinweise, welche zur Ergreifung des Täters oder zur Wiederauffindung der Dampfpfeife führen, nimmt das Kreiskriminalamt Löbau, Telefonnummer 00521/740, oder jede andere Polizei-Dienststelle entgegen. Auf Wunsch werden Hinweise vertraulich behandelt.

Kreiskriminalamt Clara-Zetkin-Str. 1a O–8700 Löbau

Märklin-Wechselstrom-System

Erlauben Sie mir ein Anmerkung zur Zuschrift von W. Täschner aus Berlin 49, der in seinem letzten Absatz unsachlich und herabwürdigend mit den Modellbahnern, die das Märklin-Wechselstrom-System bevorzugen, umgeht. Ich will mich nicht mit grundsätzlichen Dingen dazu auseinandersetzen. Nur soviel sei gesagt, daß die Anhänger dieses Systems – und das sind in den alten Bundesländern immerhin weit mehr als die Hälfte – nicht nur »minimale Ausnahmen« sind, wie es Herr Täschner polemisch und bewußt falsch darstellt.
In diesem Zusammenhang möchte ich an Sie eine Bitte äußern: Erliegen Sie nicht der Intoleranz gewisser Leserkreise und deren Ausgrenzungsversuchen. Unser aller Hobby soll doch Freude und Entspannung bereiten, egal ob in Gleich- oder Wechselstrombetrieb, ob in Spur 1, 0, H0, TT, N oder Z, und alle erwarten von einer Modellbahnzeitschrift Ansprache und Berücksichtigung. Denken Sie daran, daß andere Leute auch schöne Kinder haben. Niemand zwingt Herrn Täschner, sich dem Märklin-System zuzuwenden, er sollte aber tolerant genug sein, auch andere Ansichten und Praktiken zu respektieren.

Wolfgang Schreiber, Maintal

Gratulation

Als Altbundesbürger kann ich Ihnen nur zur Aufmachung und zum Preis gratulieren. Zumal Sie diesen auch für 1991 garantieren. Die Formänderung braucht natürlich eine Einlaufzeit. Aus Erfahrung weiß ich aber, daß Ihre Zeitung in kürzerer Zeit angenommen wird und nicht in den Papierkorb wandert. Denn wer Platz für seine Modellbahnen hat, der wird auch die Ecke finden, wo Ihre Zeitschrift gut aufgehoben ist. Für TT-Freunde ist Ihre Zeitschrift die einzige annehmbare auf dem bundesdeutschen Markt.
Zum Leserbrief des Herrn K. Gräfe, Halle (S), im Heft 12/90 kann ich nur sagen: Totgesagte leben lange! Ich werde jedenfalls in meinem Bekanntenkreis Ihren MODELL EISENBAHNER publik machen.

Jürgen Schnitzler, Mönchengladbach

Schnee in der Schweiz

Die Eisenbahn erreicht in der Schweiz Höhenlagen von 1142 m. ü. NN am Gotthard in Airolo, 1217 m am Lötschberg in Goppenstein. Bei Schmalspurbahnen sind es sogar 3089 m auf dem Gornergrat, 2253 m am Berninapass und 2061 m auf der kleinen Schneidegg. Rechnet man da mit Schneehöhen bis zu einem Meter, so kann man sich vorstellen, daß es zu Auseinandersetzungen zwischen Bahn und Natur kommen muß.

Während das Straßenfahrzeug seine Laufunterlage ohne weiteres mit höher werdender Schneedecke nach oben verschieben, d.h. auch auf meterdicker Schneeschicht rollen kann, ist die Eisenbahn dazu verurteilt, auf ihrem Schienenbett zu laufen, auch wenn es noch so tief eingeschneit ist.

Als beim aufkommenden Wintersport das vermehrte Bedürfnis nach winterlichen Reisen aufkam, begannen die Techniker entsprechendes Gerät für die Schneeräumung anzubieten. Das einfachste Mittel zum Freihalten der Fahrbahn ist der an den Triebfahrzeugen oft nur wintersüber angebaute Schneepflug. Bei erheblicher Schneehöhe vor den ersten Frühzügen oder nach Schneerutschen wird ein selbstfahrender oder geschobener Schneepflug auf Rädern eingesetzt. Noch höheren Anforderungen genügt die Schneeschleuder, kombiniert mit Pflügen. Zur Zeit der Dampftraktion waren Dampfschneeschleudern in Gebrauch, bei welchen die Verbindung von bogenförmigem Schneestrahl mit den Abdampfwolken optisch und akustisch eindrucksvoll wirkte. Im Laufe der Entwicklung zog man elektrischen oder besser noch fahrdrahtunabhängigen Dieselantrieb vor. Anstelle der übergroßen Schleuderräder verwendet man heute paarweise nebeneinander angeordnete Räder.

Daß aber Handarbeit immer noch gefragt ist, erfährt man nach dem Niedergang von Lawinen. Mitgerissene Felsstücke und Bäume müssen mit altherkömmlichen Mitteln beseitigt werden, bevor die Schleudern einen Kanal in die Schneemassen fräsen können. Schneeschleudern sind fast ausnahmslos auf Schubfahrzeuge angewiesen, die dem normalen Diesel- oder Ellokpark entnommen werden. Maximale Schneehöhen bis zu zwei Meter werden damit ohne weiteres bewältigt. Üblicherweise drehen sich bei den Schleudern nebeneinander angeordnete Räder im gegenläufigen Sinn, womit der gemeinsame Auswurfstrahl in die eine oder andere Richtung gelenkt werden kann. Die Schleudern können am beweglichen Wagenteil in die gewünschte Fahrrichtung gedreht werden.

Waren es vor einem halben Jahrhundert noch gewisse Bergbahnen und einzelne hochliegende Verbindungen (Furka-Oberalp, Bernina), die wintersüber dicht machten, so beschränkt sich die Winterruhe heute auf die Zahnradbahnen auf den Pilatus (2070 m), das Brienzer Rothhorn (2298 m) und die Schynige Platte (1987 m) in der Zentralschweiz und im Berner Oberland.

Die medienwirksame Dampfschneeschleuder ist der Schweiz erhalten geblieben. Im März finden öffentliche Extrafahrten im Engadin mit einem immer noch aktiven Museumsstück aus dem Jahre 1911 statt. Interessenten wenden sich an »Rhätia« IncominG2, Ch 7002 Chur.

Winteranlagen auf der Modellbahn nachzugestalten ist im Prinzip kein Problem; wir stellten in Heft 1/91 die Anlage »Winter in Schiebok« vor, einschließlich der Technologie, wie man solche Anlagen baut. Problematischer bei Winteranlagen ist allerdings das »Frischhalten« in der stets staubhaltigen Umgebung. Daher sind Winteranlagen selten; doch auch auf Sommeranlagen finden Lokomotiven mit Streichblechen, Schneepflügen und Schneefräsen aufmerksame Betrachter, müssen diese Geräte abgestellt ja auch beim Vorbild die schneelose Jahreszeit überdauern.

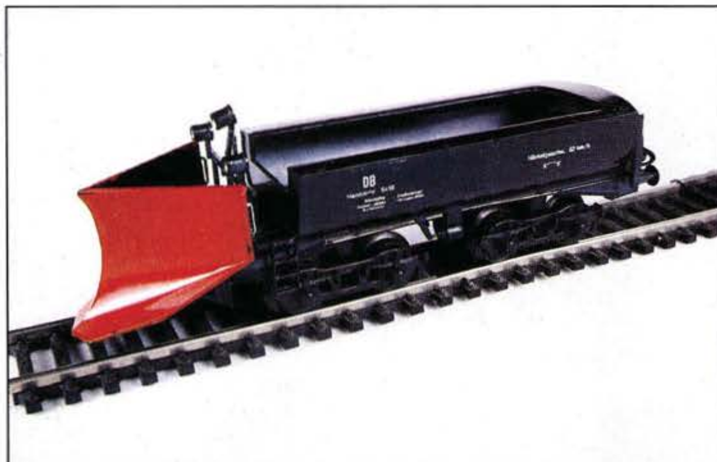
Text und Fotos: Walter Trüb, Meggen



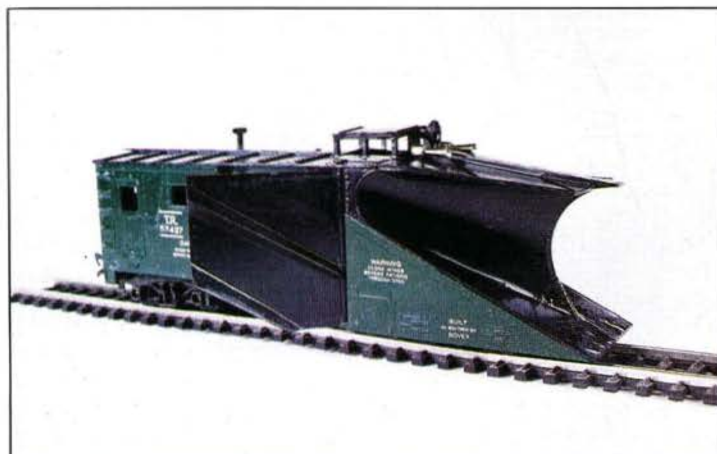
Die Dampfschneeschleuder Xrotd 100 »Rotary« der Gotthardlinie. Hinter dem Schleuderrad ein zweiachsiges Drehgestell, in der Mitte und am hinteren Ende je eine Tragachse, dazu zwei Achsen unter dem Tender. Dahinter die Schiebelokomotive.



Neueste Elektroschleuder Xrot et 9218 auf der Rhätischen Bahn bei einer sommerlichen Probefahrt auf der Bernina-Linie.



»Schnee« gibt es auch auf der Heimanlage. In solchen Fällen helfen Modelle wie der Schneepflug von Liliput, der einem umfunktionierten Wannentender DB nachempfunden ist. Der andere Schneepflug ist ein Modell der englischen Firma Triang, auch in H0.

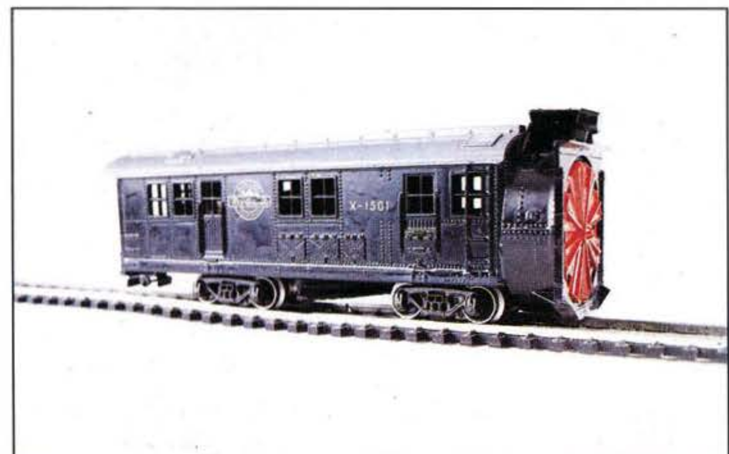




Bernina-Dampfschleuder Xrodt 9213, Baujahr 1911, bis 1943 selbstfahrend, seither durch Diesel- oder Ellok im Einsatz am Bernina.



Die beiden Scheefräsen sind Produkte der italienischen Firma Pocher, beide in H0. Und, wie man sieht, gibt es das Problem Schnee nicht nur in den Alpen, sondern auch in den südamerikanischen Anden.



Fotos: Thie, Berlin (4), P. Pfeiffer (2), B. eng (1), SVZ (1), RhB (2)



Timisoara-Nord ist der Hauptbahnhof von Temesvar, der Hauptstadt des Banat.



Im Bw Timisoara wurde am 14. November 1990 auch die 69 0002 fotografiert.



Frisch lackiert präsentiert sich die 80 0128.



Die 80 0484 rangierte am 12. Januar 1990 auf dem Bahnhof Timisoara-Nord.

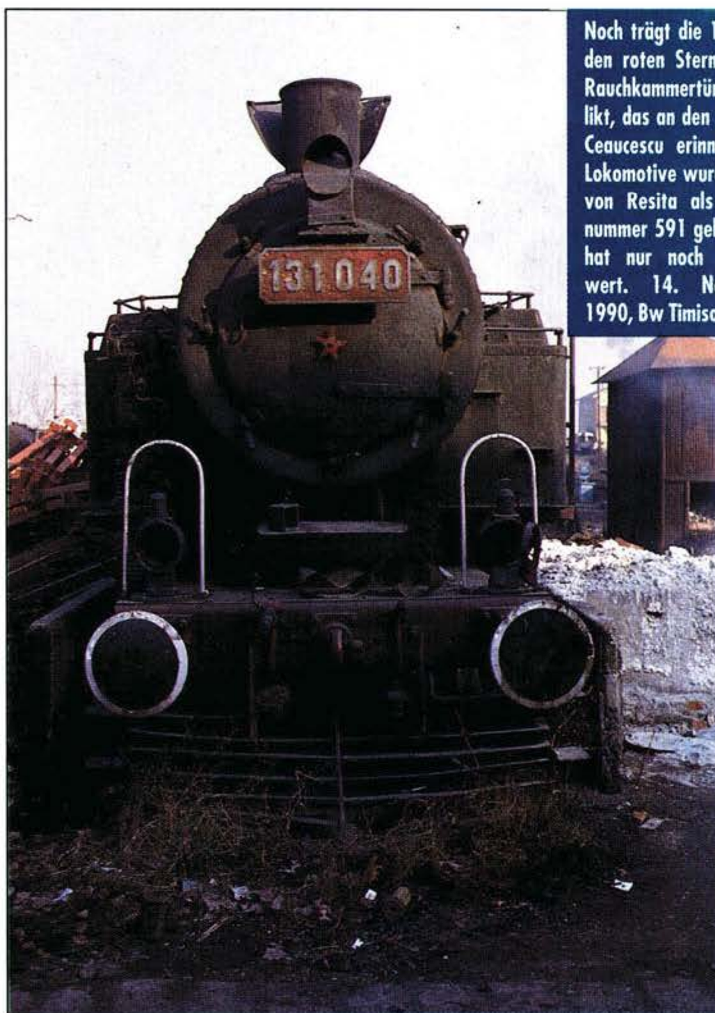
Farbenprächtig ist die Parade der Dieseltriebwagen vor dem Schuppen des Bw Timisoara. Von links: 77 0923 (abweichende Farbgebung, normal ist grün), 78 0766 (Bauart ABam) und, ebenfalls Bauart ABam, 78 774. 14.11.1990.



Bahnbetriebswerk Timisoara, 14. November 1990: Ellok 40 0861.



Die Diesellokomotive 80 0208 bei Rangierarbeiten, im Hintergrund das Bahnbetriebswerk Timisoara. 14. November 1990.



Noch trägt die 131 040 den roten Stern an der Rauchkammertür, ein Relikt, das an den Diktator Ceaucescu erinnert. Die Lokomotive wurde 1941 von Resita als Fabriknummer 591 gebaut und hat nur noch Schrottwert. 14. November 1990, Bw Timisoara.

Ein Jahr nach der Revolution in Rumänien

Bw Temesvar

Der Volksaufstand gegen den rumänischen Diktator Ceaucescu hatte am 17. Dezember 1989 in Timisoara begonnen. Fünf Tage später war der »Conducator« gestürzt, das Land war befreit. Die Bevölkerung von Timisoara, der »Stadt der Helden« ist nach wie vor stolz auf ihre Revolution – auch wenn im ganzen Land mittlerweile eine zweite Revolution gefordert wird.

Die Rumänen sind unzufrieden mit ihrer, wie sie sagen, immer noch kommunistischen Regierung, die Wirtschaftslage ist deprimierend, ein riesiger Verwaltungsapparat hemmt jede Initiative, die meisten Führungspositionen sind nicht neu besetzt, geschweige denn umorganisiert worden. Lediglich die Direktoren auf der untersten Ebene sind nach der »Revolution« abgesetzt worden.

So auch bei der Eisenbahn. Der Bw-Chef von Timisoara wurde Anfang Januar 1990 von der Belegschaft abgewählt. Damals verteidigten die Eisenbahner mit der Waffe in der Hand Bahneinrichtungen gegen die berüchtigte Geheimpolizei »Securitate«. Heute ist das größte Problem der Mangel an Rohstoffen, Ersatzteilen und ausgebildeten Mechanikern. Viele deutschstämmige Eisenbahner haben Temesvar, die Hauptstadt der Banater Schwaben, verlassen und sind nach Deutschland gegangen. Hinzu kommt, daß das Pensionsalter der Lokführer von 55 auf 50 Jahre herabgesetzt wurde. Eine inzwischen starke Eisenbahner-Gewerkschaft achtet darauf, daß die Löhne und Gehälter nicht hinter den anstehenden Preissteigerungen zurückbleiben. Insgesamt kann man sagen, daß die Lage bei den CFR weniger desolat ist als in der übrigen Wirtschaft.

Der Eisenbahnbetrieb läuft uneingeschränkt. Der Bezirk Timisoara hat in Rumänien das dichteste Eisenbahnnetz. Vier Hauptstrecken und fünf Nebenbahnen laufen hier zusammen. Letztere sind verdieselt, die Hauptstrecken sind elektrifiziert. Dampflokomotiven sind nicht mehr in Betrieb. Die letzte Dampflok des Depots Timisoara war die Heizlok 50.559 (ein Resita-Nachbau einer pr. G10), die im November 1990 außer Betrieb genommen und von einem neuen Heizkraftwerk abgelöst wurde.

Interessant sind die abgestellten Reserve- bzw. Schrottlokomotiven. Zwei preußische P8 (230.039 und 230.044) und zwei echte G10 (50.128 und 50.259) stehen abgestellt, zwei rumänische Tenderlokomotiven (Resita) der Baureihe 131 warten auf den Schneidbrenner. Die im Januar 1990 noch vorhandenen drei Loks 150.119, 150.121 und 150.185 (ein Resita-Nachbau der deutschen BR 50) sind inzwischen mit unbekanntem Ziel verschwunden.

Wer die Möglichkeit hat, das Güterwagen-Ausbesserungswerk Timisoara zu besuchen, der findet dort noch eine abgestellte C'-Tenderlok, wie sie für Werkbahnen gebaut wurde.

Die abgestellten Dampflokomotiven tragen alle noch ihre alte 3Beschilderung. Dagegen sind die übrigen Lokomotiven und Triebwagen ausnahmslos umgezeichnet. Das System der Computernummer entspricht in etwa der in Deutschland gebräuchlichen Kennzeichnung.

Während im Januar, kurz nach der »Revolution«, das Fotografieren im Bw uneingeschränkt möglich war, so gilt inzwischen für Eisenbahngelände ein Fotografierverbot. Warum, das mochte der Bw-Chef allerdings nicht erklären. Vielleicht ein Indiz dafür, daß das ganze Land nach einer neuen Ordnung sucht.

J. Glöckner, Dortmund



Schrott ist die Werklok des Wagenausbesserungswerkes Timisoara. 12. Januar 1990.



Ein Meßwagen mit drei Drehgestellen war am 12. Januar 1990 in Timisoara-Nord zu Gast.



Noch gut in Schuß: Die 230 039 gehört zu einer der ersten Baulose der P8 (Vulkan 2352/1907). Bei den Preußen in Betrieb gestellt wurde sie als KÖNIGSBERG 2407.



Die Triebwagen der Bauart Bm sind auf den Nebenstrecken rund um Timisoara eingesetzt; etwa 100 wurden gebaut. Der 77 901 ist der erste dieser Reihe. Timisoara-Nord, 12.1.1990.

Auch die 50 259 auf dem Gelände des Bw Timisoara ist noch in relativ gutem Zustand. Es handelt sich um eine echte G10 (Borsig 10551/1919), die Rumänien 1926 von der DRG erworben hat. Vorher trug sie die Nummer 57 1841. Inzwischen ist sie ölgefeuert.

Modell Eisen Bahner

Güterschuppen

Der erfolgreiche Modellbahn · Kleinanzeigen Markt

V 100 in 1:120

UNION TT

* Kunststoffgehäuse
* Metallchassis
* gekapselte Getriebe
* 5-pol. Motor
* vorbildliche Höchstgeschwindigkeit
* alle Achsen angetrieben
* Allradstromabnahme
* konstante Spitzenbeleuchtung

Dipl.-Ing. Harry G. Schubert
Lechweg 11 W-6620 Völklingen
Tel: 0 68 98 / 8 03 59 FAX: 0 68 98 / 8 03 59
BTX: 06 89 88 03 59

Achtung!
Fachhändler gesucht!

MODELLBAHN RITZER
Bucher Str. 109 · 8500 Nürnberg 90 · Tel. 09 11 / 34 65 07

Biete

Verkaufe umfangreiche Modellbahnsammlung Piko-H0, 40 Loks, 35 Personenwagen, 65 Güterwagen und viel Zubehör od. Tausch gg. Arnold-N, Fleischmann-N und Trix-N. P. Wölbing, Entenplan 10, O-5234 Kölleda

• AUTOS • DAMPFMASCHINEN • mechanisches SPIELZEUG
EISENBAHNEN • suche ständig
ALFRED KRIEG
AUKTIONATOR
7100 Heilbronn-Biberach
Brahmsstraße 14
Telefon 07066-7021
Telefax 07066-6490

Suche: Dampflock-Archiv, 3,3 auf, biete Umzeichnungsplan 1925 d. dtsch. Reichsb. Gesellschaft Bd. 142. E. Strunz, Otto Langwagen Str. 9, O-4500 Dessau

Modelleisenbahnanlage H0, divers Zubehör, Literatur, Modelleisenbahnhefte ab 1960. Erika Niepel, Mendelstr. 2, O-1100 Berlin

Literatur über Modellbahn wie Miba EK Journal u.a., Liste anfordern: Gerhard Sachse, Sesenheimer Str. 69 b, O-7022 Leipzig

Modell- u. Eisenbahnliteratur, Liste gegen Freiumschlag, in H0, BR 86, DM 35,-, BR 110, DM 30,-, BR 120, DM 35,-, 1 Langenschwalbacher, DM 5,-. W. Karras, Feldstr. 6, O-1231 Tauche

Verkaufe ältere Waggonfabrikschilder, TT-Güterwg., Petroleumzugschlu laterne u. Eisenbahnliteratur (auch Tausch), Liste m. Freiumschlag an: J. Wünsche, O. Buchwitz Str. 34, O-8700 Löbau

Rarität zu verkaufen! Geschenkpakkung Saxonia in H0 von Piko, bitte nur schriftl. Angebote. J. Weber, Friedenseiche 12, O-4241 Göhrendorf

Fotofahrten im Kleinbus zu Eisenbahnstrecken in Sachsen u. Thür., Spez. BR 118, 120, 171 u. 99. Info. gg. Freiumschlag. S. Künzel, Dorotheenstr. 16, O-9003 Chemnitz

Die Dampfloks der DR, Merkbuch für Triebfahrzeuge Reprint 1987, für DM 70,- (neu 110,- DM). A. Kunert, Lilienweg 132, O-3033 Magdeburg

Verkaufe H0-Modellautosammlung (Espwe-Modelle, Mini-Car u. a.), auch eilnzeln, Liste gg. frank. Rückumschlag. K. Gunkel, Hauptstr. 6, O-7901 Wainsdorf

SCHOLZ
MODELLEISENBAHNEN
CLICHYSTRASSE 8 · W-7920 HEIDENHEIM
TELEFON (07321) 41644/21647
Die richtige Adresse für Modelleisenbahnen + Zubehör
– HEUTE –

Spur N:	Roco IC „Max Liebermann" 4tlg.	DM 226,—
	dazu Ergänzung 3tlg.	DM 89,50
Spur H0:	Roco IC „Max Liebermann", 4tlg.	DM 269,—
	dazu Ergänzung 3tlg.	DM 119,—

Info und Preislisten: Spur N, DM 1,60/H0, DM 2,00

Su. Roco 93, verk. TT u. H0 Lok u. Wagen, Liste f. 1,50 in Briefm., biete Straba.Archiv 7/ 40,- DM, Frommanlagenbuch 20,- DM, Selektalbahn, 15,- DM u.a. Bücher. H. Wiegand, Str. d. Faortschr. 4, O-4700 Sangerhausen

Dampflok-Archiv 1,2,3,4 je 20,-, Baureihe 01, Baureihe 95 je 64,-, Leitfaden Dampflokdienst 60,-. L. Koch, Str. d. Einheit 14, O-5082 Erfurt

Verk. Piko-H0, BR 24, 50, 55, 64, 66, 75 sa, DR 80 alt, VT 70, 137, 106, 120, 130, V 200 Nohab, Dahmer-Massefigu., Espewe-Autos, Liste gg. Rückporto. F. Hiller, Pf. 80-24, O-9081 Chemnitz

TT-Material, Gleise, Loks, Wagen, alles DDR-Produktion, zusammen od. einzeln, Liste anfordern: Peter Dohmel, Dorfstr. 91, O-7501 Guhrow

Umfangreiches Ersatzteilangebot H0 Poko + Gützold, div. rollendes Material, sowie Literatur, Liste gg. DM2,- in Briefmarken. Uwe Gabler, Angergasse 31, O-9275 Lichtenstein H

Modelleisenbahnmarkt
Samstag, 4. 5. '91, von 10–15 Uhr
Dresden · Kulturpalast
Altmarkt
Tischbestellung: Keller · Dittrichstraße 4
O-8290 Kamenz oder
von Mengden + Steglich · Föhrenweg 9
W-8126 Hohenpeißenberg

Verk. Modelleisenbahn TT, Grö e 1, 60x1,00 m, m. 3 kpl. Zugeinh. u. viel Zubeh. Kockrick, W. Pieck Str. 31, O-7840 Senftenberg

Verkaufe TT-Mat., 12 Loks, 50 Wagen, 2 Trafos, Gleismaterial u. Zubehör, Preis n. Vereinbarung. U. Beese, Georgenstr. 5, O-3600 Halberstadt

HOBBY KIT
VERSANDHANDEL FÜR HOBBYARTIKEL
WILLI RÖTTGES

HOBBYKIT, Ihr Spezialist für Airbrush-Technik

Spritzpistolen
Kompressoren
Ersatzteile + Zubehör

COUPON
für kostenlose, aktuelle Airbrush-Informationen mit Preisliste!

Beratertelefon zum Nachttarif, montags von 18.00–21.00 Uhr.

Willi Röttges · Hobby Versand
Postf. 149 · 6943 Birkenau · Tel. 06201/32097

MB TT im Aufb. 1,24x2,08, DM 200,-, Roll. Mat. BR 242, E 94 48 GW, 15PW, nur zus. 450 M auxh zus. für DM600,-. A. Rettig, Am Mönchhof 7, O-5805 Tabarz

DB: EB-Lehrbüchereri- Vorschr.-Bed. anl. (V-Lok), div. EB-Bücher Zeitschr., Signaltafeln, H02 L = x SP I Dampf, Waggonschilder etc. K. Decker, Kaiserstr. 4, 6719 Marnheim

Biete Dampflokfotos DR ab 1970, z. B. 01, 03, 35, 38, 41, 44.9, 50.40, 52, 64, 65, 86, 95, 99. Liste anfordern bei: D. Radke, R.-Breitscheid-Str. 5, O-2754 Schwerin.

Biete TT, 12 Loks, 33 Reise- u. 42 Güterwagen, mögl. komplett, für DM 999,95; ausbaunötige H0-Anlage (Selbstbau) zu verk. PNV. Torsten Pachtmann, Mühlenweg 9, O-7901 Stolzenhain/a. d. R.

Biete: Modellbahnsammlung in H0. Listen bei Interesse anfordern! NP DM 7600,–, VB DM 4500,–. B. Lorenz, Otto-Grotewohl-Str. 1, O-8280 Großenhain.

TT Eigenb., BR22, 23, 50, 52, 55, 58^{10}, 58^{30}, 80, 93, 94, 95 von Zeuke, TT u. BTTB, div. Ersatzteile – 70 Loks u. 320 Pers.- u. Güterwagen aller Gattungen. Auflösung einer Sammlung! Preis nach Vereinbarung. Uwe Hase, Lindenstr. 6, O-4321 Winningen.

Berliner Zeuke-TT-Bahnen
TT-Modellbahnversand Heinz Krümmling
W-1000 Berlin 65 · Müllerstraße 124
(in der Müllerhalle)

Sofort lieferbare Artikel:

02120 Dampflokomotive BR 01	nur 179,–
01530 Berlin-Set mit 4 Bierwagen und dem Mauerteilewagen	nur 119,–
01520 Zug von 1969: Lok V100, 2 Rekowagen, Traglastenwagen, Gepäckwagen	nur 149,–
02610 Diesellok T 334, grün, CSD	nur 75,–
02522 Diesellok 118 DR	83,–
15223 Offener Güterwagen, NL, blau	25,90
PILZ TT: Vollprofilweichen 15	Paar nur 24,–

Super in der Ausführung, super im Preis!!!

PILZ TT: gerades Gleis 150 mm	nur 1,30
gebogenes Gleis R 286, 22,5	nur 1,20

In Kürze erwarten wir:
PILZ TT Flexgleis, PILZ TT Kreuzung
In Vorbereitung: doppelte Kreuzungsweiche

Fordern Sie Ihr PILZ-TT-MUSTERGLEIS 150 mm zum Sonderpreis vom DM 1,– an. Bitte in Briefmarken und frankiertem Rückumschlag, wir liefern sofort.

Die TT-Drehscheibe mit elektronischer Steuerung (Einbaumaß 300) ist lieferbar	320,–
MERTEN-TT-FIGUREN aus Berlin	je Pckg. 8,–

Weitere Informationen erhalten Sie gegen Freiumschlag.

Biete „Dampf-Archiv" 1, „Klein- u. Priv.-archiv" 1, „Russ. u. sowj. Dampfl.", „Die Selketalb.", „Die Saal-EB", „Die SB Gera Pforten". Suche „Harzquer- u. Brokkenbahn". Wolfgang Kunze, Holzmarktstr. 56, O-1020 Berlin.

Verkaufe „Modelleisenbahner" Jg. 1954–1989, gebunden. Erwarte Ihr Gebot. Piko E44, E44 AEG (alt), „Thür. Waldeisenb.", „Müglitztalbahn". Gunter Kuhno, Burgwerbener Str. 4, O-4850 Weißenfels.

Für Berlin und sein Umland:
Modellbahn BRAUSE
Drontheimer Straße 1 · W-1000 Berlin 65 (Wedding)
Nähe U-Bahnhof Osloer Straße
Telefon (030) 4935864 · Fax (030) 4942072
Große Auswahl fast aller führenden europäischen Modellbahnhersteller (Z, N, TT, H0e, H0m, H0, I, LGB) zu **günstigen Preisen!** Ständig Sonderangebote und Gelegenheiten. Modellautos, Zubehör, Fachzeitschriften, Bücher, Videos – Reparatur- und Ersatzteilservice (eigene Werkstatt) – Digitale Mehrzugsteuersysteme
Wir freuen uns auf Ihren Besuch! – dienstags geschlossen –

MODELLBAHNBOX KARLSHORST
– Winfried Brandt –
Neuware, Ankauf, Verkauf, Reparatur
Große Auswahl in N, TT, H0e, H0m, H0, 0, LGB zu günstigen Preisen. Auch aus zweiter Hand.
Achtung LGB-Bahner! Neu: Bahndämme aus Faserbeton von concrete-manufactory. Übernehme auch Projektierung und Aufbau von Gartenbahnen sowie Gartengestaltung.
Hermann-Duncker-Str. 104 · O-1157 Berlin · Nähe S-Bahnhof Berlin-Karlshorst
Telefon 5083041 · Schauen Sie ruhig mal rein! (Montags geschlossen)

Verk.: H0e-Wagen u. -Gleismat. (tm), H0-Loks u. Wagen (Piko). Liste gegen Freiumschl. **Tausch:** Wilk.-Carlsf., BR01 u. a. **Suche** v. EK „EB in Sachsen". Nur schr. an: Jörg Mieth, Robinienstr. 27, O-8038 Dresden.

DLA 1+4, Bln. u. die Märk. Wasserstr., Bayr. Bahnh. Lpz., Brandenb. Städteb., E-Afrika, Mecklenb.-Pommer. Schmalsp., MS-Spree, Müglitztalb., Rübelandb., Rügensche Kleinb., Windbergb., L u. R der kl. Bahn, E. um Nossen, Als die Züge fahr. lernten, Rei.-Schmalspurb., BR 44 DL-Sonderbauarten, Lpz.-Dresd.-Eisenb., hist. Bahnhofsb. 1, Bln.- u. S-Bahn, schmal. Staatsb. im Königr. Sachsen, quer u. ringsum Bln., Klass. d. Schienenstr., Strab.-A4+5, Schmalsp.-A, v. ME, su. andere Eisenbahnliteratur. B. Schulz, Kaskelstr. 39, O-1134 Berlin

Biete „Dampf-Archiv" 1, „Klein- u. Priv.archiv" 1, „Russ. u. sowj. Dampfl.", „Die Selketalb.", „Die Saal-EB", „Die SB Gera Pforten". Suche „Harzquer- u. Brockenbahn". Wolfgang Kunze, Holzmarktstr. 56, O-1020 Berlin.

Verkaufe „me" '77–'88 kompl., DM 220,–, TT, neuw., 15 Loks 80 P+G Wg., Gleis- u. Oberl.mat. 22W, 2 DKW, Entk., Sign., 2F2, 1Z2, Ersatz- u. Zubehör, nur komplett, VP DM 900,–. Hans-M. Lunow, E.-Kamieth-Str. 15d, O-4600 Wittenberg Luth., Tel. 4010.

Biete

"Video's aus der Dampflokzeit", Prospekt anfordern: SZ-Film, In der Mirke 18, W-5600 Wuppertal 1 H

Löse meine Sammlung u. Modellbahn auf! Gebe viele Loks u. Wagen ab, Pers., Güter., Dzg., evtl. im Tausch gegen Modellautos. Liste gegen Freiumschlag! G. Blume, Pf. 34, O-3600 Halberstadt.

H0 Piko Heimanlage, immer an der Wand entlang mit rollendem Material u. Zubehör, Gleispläne, versch. Stromkreise, Liste anfordern, sowie Modell- u. Eisenbahnlit. Ch. Bartsch, Strasse Nr. 209, O-1120 Berlin

Rollendes Material, H0 TT, N-Gleismaterial, Zubehör, Lokposter, Modelleisenbahner 1978-1990, kpl., bitte Liste anfordern, Rückumschlag frankiert DM 1,- beilegen, k. Versand. M. Witzke, Wernigeröder Str., O-3704 Heudeber

Verkaufe N-Loks u. Wagen (9 Fabrikate) Gebäude, Gleismat., alles neuwertig, Liste gg. Freiumschl. DM 1,-. K. Kühn, Zum Brühl 1a, W-8501 Schwaig, auch H0-Liliput u. Fleischmannwagen, Gleismaterial

Biete: H0-Fußbodenanlage, steckbar, zweigl., Gleise u. Weichen aus Pilz-Material, 3,50×2,75 m, Preis nach Vereinbarung. Günter Lässig, Wasserstr. 29a, O-1310 Bad Freienwalde, Tel. 2993.

Lokomotivschilder, Gattungs., Rbd-, Bw- u. Fabrikschilder von Sammler gesucht. Angebote an: Roger Noll, Genkeler Weg 2, W-5277 Marienheide, Börlinghausen.

40 Loks H0, 3000,-, 85 Wagen, 595, -, Pilzmaterial, Drehscheibe u. Rimgschuppen 220,-, auch einzeln. G. Siedentopf, Wilh. Plock Str. 162, O- 4500 Dessau

Fabrik-Nr.-Listen aller dt. Lok-Fabriken, Eisenbahnbücher aller Art, Postkarten, Kursbücher, alt u. neu von 1890–1991. **Suche** Dampflokfabrikskataloge, Lok- u. Waggonfabrikschilder, Eisenbahnteile. Roland Bude, Birkenweg 6, W-5357 Buschhoven.

Biete: „EBK" '80, '86–'88, EB Atlas DDR, „me" 3, 4, 7/80, 2, 4, 7–9/81, 2, 3/82, 3, 5, 6, 10, 12/83, 1/84, 7–9/90. **Suche:** „me" '70–'72, 1, 6/76, 3/89, „Dampfl.-Archiv" 1, 3, 4, „Modellbahnpraxis" 1–6, TT: BR35, 56, 86, Tender BR35 (a. def.), Gehäuse BR35, BR120, E70, Topfwg., CiPr 05, CitrPr 05b. H. Koch, Stadtweg 69, O-5084 Erfurt.

Unfangr. roll. Materialin Nenngr.TT für DM 2500,-, Verk. nur geschl., Liste geg. Freiumschlag. E. Koppenhle, L. Rennstr. 18, O-1142 Berlin

N BR261 Mini-Tr., BR212 M.Trix, BR012 FLM, NOHAB DSB Piko, S699 Piko, Steuerwagen Silberl., Röwa. Suche in N: 15°-Weichen o. Antri., M.Trix u. Roco, Signale M.Trix u. Brawa, fertige Gleispläne in H0. Roland Zemke, Ockerwitzer Str. 68, O-8029 Dresden.

H0 DDR-Prod. BR 50 (fries.), 41, 56, 89, SKL (DMV) ohne Motor, Doppelstock-Einheit (4-teilig), DR, Berliner S-Bahn (Geh. Herr, Antrieb u. Fahrgestell km, Eigenb.), Nachfrage m. Preisv. an. U. Masermann, NiekrenzerStr., Pf. 41742, O-2551 Gr. Lüsewit

Biete für Liebhaber „Die Dampflokomotiven der DR – Merkbuch für Triebfahrzeuge", für DM 130,–. M. Grunewaldt, Kühlungsborner Str. 22, O-1093 Berlin.

Verkaufe H0-Modellautosammlung, Espeke-Modelle, Mini-Car u. a., auch einzeln. Liste gegen frank. Rückumschlag. Karsten Gunkel, Hauptstr. 6, O-7901 Wainsdorf.

Verk. H0-Loks, Wagen, Pilz-Gleis, Gebäude, Bausätze, Fertighäuser, Zubehör, Literatur, überwiegend neu, Liste anfordern! Stelzer, Südstr. 24/6-05, O-2352 Prora/Rügen.

Biete „Dampf-Archiv" 1, „Klein- u. Priv.-archiv" 1, „Russ. u. sowj. Dampfl.", „Die Selketalb.", „Die Saal-EB", „Die SB Gera Pforten". Suche „Harzquer- u. Brokkenbahn". Wolfgang Kunze, Holzmarktstr. 56, O-1020 Berlin.

Suche

Suche: Modelleisenbahner Jahrg. 52-79, für Spur TT, E 70, E 18 u. E 44. A. Baumann, Stollberger Str. 26, O-1150 Berlin

Suche Grubenbahnloks u. Wagen in H0 od. TT auch Eigenbau, EL2 u. EL3 sowie Spezialfahrz. v. Werkbahnen (z. B. FC-Loks u. Kran-Loks). R. Ludwig, Am Bahnhof 2, O-4860 Hohenölsen

Suche

Modellbögen für Strassenbahnen von Erga-Berlin, 2 Typen und Leipzig Typ 29, auch leihweise. E. Dunken, Tiroler Ring 460, W-2300 Kiel 14, Tel. 0431/787672

Su. Roco 93, verk. TT u. H0 Lok u. Wagen, Liste f. 1,50 in Briefm., biete Straba.Archiv 7/ 40,- DM, Frommanlagenbuch 20,- DM, Selektalbahn, 15,- DM u.a. Bücher. H. Wiegand, Str. d. Faortschr. 4, O-4700 Sangerhausen

Su. H0 Personenwg. Bi 24 Piko 5/6518/010; Post 4 4-achsig, DR 426/764; TT off. G.-Wg. 4210, H0 m. Lokomotiven + Wagen; biete Eisenbahnliteratur, Rollmaterial H0. R. Kasten, Str. d. Freundschaft 36, O-2712 Crivitz

Suche: Indianer, Cowboys, Ritter usw., Tiere aus brauner tonartiger Masse mit Drahtverstärkung innen, Fahrzeuge, Burg, Bauernhof, Kataloge, alles nur von LINEOL u. ELASTOLIN (HAUSSER). **Biete:** Modellbahnmaterial, verschiedene Spurweiten, Modellautos, Zubehör, Eisenbahnliteratur, Kalender usw. oder Bezahlung. H. Lang, Bangemannweg 7, W-3000 Hannover 91.

N BR261 Mini-Tr., BR212 M.Trix, BR012 FLM, NOHAB DSB Piko, S699 Piko, Steuerwagen Silberl., Röwa. Suche in N: 15°-Weichen o. Antri., M.Trix u. Roco, Signale M.Trix u. Brawa, fertige Gleispläne in H0. Roland Zemke, Ockerwitzer Str. 68, O-8029 Dresden.

Suche: Dampflock-Archiv, 3,3 auf, biete Umzeichnungsplan 1925 d. dtsch. Reichsb. Gesellschaft Bd. 142. E. Strunz, Otto Langwagen Str. 9, O-4500 Dessau

TT E 70 braun, sowie T 334 rot, Schnellzugwagen AB 4 üpe grün od. blau, ebenfall BR 52 m. Kondenstender. U. Heidernaetsch, Kutusowstr., O-9071 Chemnitz

Sammler sucht Loknummern-, Fabrik-, Gattungs- u. Beheimatungsschilderzu kaufen oder tauschen. Angebote an. Thomas Schirner, In der Mirke 18, W-5600 Wuppertal 1

Dampflokteile, Schilder (Pumpen-Führerstand etc.), Waggonfabr., Schilder, Literatur (Dampflok/ P+6 Wagen-)Vorsschr., Bed.anw., etc. K. Decker, Kaiserstr. 4, 6719 Marnheim

Zur Erweiterung meiner Sammlung, suche ich original Waggon und Lokfabrikschilder, allerbeste Bezahlung zugesagt. H.-P. Schmitz, Unterer Berg 3, 5591 Landkern

Suche: Erfurter Blätter verkehrsgeschichtliche Blätter, DMV-Broschüren, Angebote mit Preis an: Rolf Reckers, Westerfeldstr. 8, 4800 Bielefeld1

"me" 1-4/6-90, sowie in TT, E 70 und BR 23. A. Koch, R. Luxemburgstr. 19, O-7270 Delitzsch

Tausche

Biete H0 BR74, DB; BR44, DB; BR58, DR; BR191, DB; BRE71 DR; alle v. Roco, BR896, BR998, Fleischmann BR91, Kleins. **Suche** EDV-Lok-Schilder BR41, BR58, BR440 u. a., nur DR. Rüdiger Hirsch, Rietzstr. 25, O-8030 Dresden.

Biete: „Gesch. d. Dresd. Strb.", „Die LDE", „EB-Jb." '83, „Seilb. d. DDR" Harzqu. u. Brockenb. **Suche** Strb.-Archive Nr. 1, 2, 3, 6 u. a. Strb.-Literatur. Lutz Gruner, Mittlere Bergstr. 59/124-31, O-8122 Radebeul.

Biete: Neue Märklin Spur 1 – Loks, Wagen, Zubehör, Kataloge. Lokomotiven, Wagen, Triebwagen der Firma PAYA aus Blech, passend zu Märklin Spur 0. **Suche:** Märklin Spur 0. Historische Souvenirs vom großen Vorbild. Alte Holz-Erzgebirgsminiaturen. Horst Schilsky, Manteuffelstr. 58, W-1000 Berlin 42.

Verschiedenes

2. Modellauto- u. Spielzeugbörse in Dessau, am 10.3.91, von 13-18 Uhr, im Jugendclub Kreuzberge. Infos von Dirk Schwenke, Flurstr. 13, O-4500 Dessau 6.

Der „TT-Kurier", die einzige deutschsprachige Fachzeitschrift für die Baugröße TT, ist das Mitteilungsblatt des Arbeitskreises TT-Modellbahn e.V. Info-Paket gegen DM 2,– in Briefmarken bei: AKTT – R. Fisahn, Wallburgstr. 4, 5630 Remscheid.

4. Leipziger Modellbahn- u. Spielzeugbörse, Sonntag, 17. März 1991, 10-16 Uhr, Leipzig-Schönefeld, Frauenkulturzentrum. Info: Hans Schimpf, Josephstr. 38, O-7033 Leipzig. Vorschau: 5. LMS – Sonntag, 21. April.

Veranstaltungen

Graeber's Spielzeugmärkte 20./21.4. 91, 11-16 Uhr, O-4020 Halle, Com-Center, Nahe Hbf., Leninallee 70, **28. 4.91,** 11-16 Uhr, O-9005 Chemnitz, Haus der Einheit, Paul-Matz Str. 1, **5./6.5.91,** 11-16 Uhr, O-5060 Erfurt, Kultur- u. Freizeitzentrum Moskauer Platz, Information vom Vereinstalter: Klaus Graeber, Arrenberger Str. 6, 5600 Wuppertal 1, Tel. 0202/303025, Fax 0202/311427, Telx 8591159 kraa d

Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche

JETZT NEU!

DIE KOSTENLOSE PRIVATE KLEINANZEIGE

WENN...

...Sie Lokomotiven und Wagen suchen

...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen

...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig. Denn ab sofort bezahlen Privatpersonen für die ersten fünf Zeilen Ihrer Anzeige keinen Pfennig. Erst ab der sechsten Zeile kostet jede weitere DM 6,–. Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe lesen rund 280.000 Eisenbahn-Freunde Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der
T&M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung
Postfach 1410
Otto-Grotewohl-Straße 19D
O-1086 Berlin

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 4/91 ist am 11.3.91. MODELL-EISENBAHNER 4/90 erscheint am 3.4.1991.

☐ Privatanzeige (kostenlos) ☐ Gewerbeanzeige (DM 4,- + MwSt./Millimeter)
Bitte veröffentlichen Sie folgenden Text in MODELL-EISENBAHNER unter der Rubrik ☐ Biete ☐ Suche ☐ Tausche

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

3 mm
6 mm
8 mm
10 mm
12 mm
15 mm
17 mm

Bitte vollständig ausfüllen:

Name, Firma — PLZ, Ort
Vorname (ausgeschrieben) — Telefon — Datum
Straße/Nr. (kein Postfach) — Rechtsverbindliche Unterschrift

Gewünschte Zahlungsweise: ☐ Bequem und bargeldlos durch Bankabbuchung

Konto-Nummer (kein Sparkonto) — Bankleitzahl
Geldinstitut

☐ Verrechnungsscheck/eurocheque (andere Zahlungsart nicht möglich)

Eigenbau-Bogen mit Fortsetzung

Brücken aus Papier – ja das geht!

Im vierten und letzten Teil unseres Eigenbau-Bogens werden die noch fehlenden Teile angeboten, die für die vorbildähnliche Nachgestaltung einer stählernen Vollwandträgerbrücke mit zwischenliegender Fahrbahn benötigt werden. Es sind dies die Winkelprofile für die Windverbände (5.), die Beulsteifen (1.4.) und die Anschlußwinkel für die Quer- (2.) und Fahrbahnlängsträger (3.) sowie die Anschlußwinkel für die Verbände (7.).

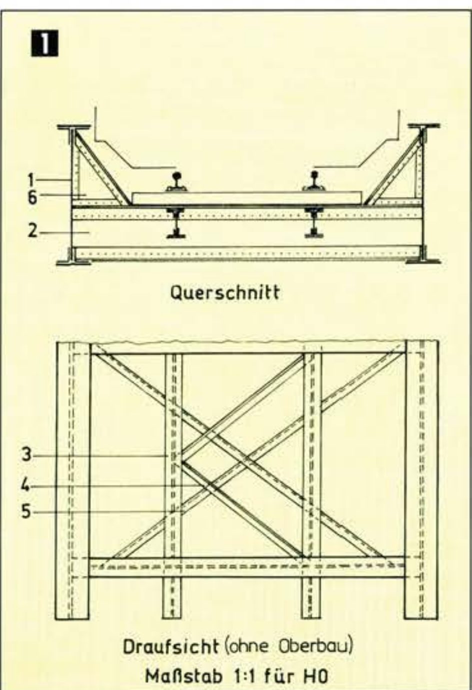
Ein wichtiger Grundsatz sollte auch beim Modellbau beachtet werden: Alle Trägeranschlüsse (Querträger an Hauptträger und Fahrbahnlängsträger an Querträger) werden durch Winkel gesichert. Das sieht nicht nur vorbildlicher aus, sondern es verleiht auch der Papierkonstruktion die notwendige Festigkeit. Dasselbe trifft auch für den Anschluß der Schlingerverbände und der Windverbände zu. Die Schlingerverbände (kurze Winkel) werden zwischen den Fahrbahnlängsträgern und die Windverbände zwischen den Hauptträgern (wenig oberhalb der Untergurte) angebracht. Das Bild 1 zeigt deren Konstruktion in der Draufsicht.

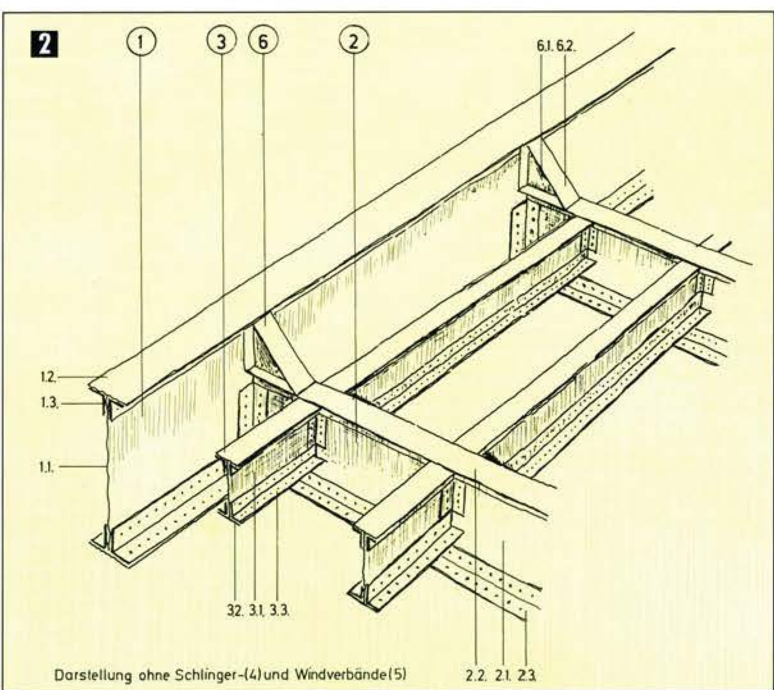
Beulsteifen (1.4.) werden an der Außenwand der Hauptträgerstege (1.1.) jeweils dort angebracht, wo auf der Innenseite die Querträger (2.) mit den Aussteifungsdreiecken (6.) anschließen. Sie verhindern, daß sich die Hauptträgerstege infolge der Verkehrsbelastung (Durchbiegung der Querträger) nach innen verbeulen. Deshalb der Name »Beulsteife «!

Und weil die Brückenkonstruktion aus Papier infolge ihrer Länge leicht zum Ausknicken neigt, wird die Stützweite halbiert und ein einwandiges Schwelljoch in Feldmitte unter die Brücke gesetzt. Bild 2 auf der Vorderseite unseres Modellbau-Bogens zeigt die Ansichten dieses Joches im Maßstab 1:1 für die Nenngröße H0.

Holm und Schwelle bestehen aus Kanthölzern (3 mm x 4 mm) und die Stiele aus 3-mm-Rundhölzern. Die Verschwertung wird aus Brettern (3 mm x 1 mm) aufgeleimt und die Bolzenverbindungen werden angedeutet. Die Laschen zwischen den Holmen und den Stielen bestehen aus schmalen Kartonstreifen. Zur Kippsicherung werden an den Unterseiten der Hauptträgerflansche zwei Winkel angeklebt.

Da an dieser Stelle die Brückenkonstruktion durch ein Stützenmoment belastet wird, können auf den oberen Flanschen der Hauptträger zusätzliche Lamellen (4 mm breit und 70 mm lang)aufgeklebt werden, die so eine Beachtung dieser statischen Besonderheit simulieren.





Legende zum umstehenden Ausschneidebogen

— — — Vorderseite anritzen, nach hinten knicken

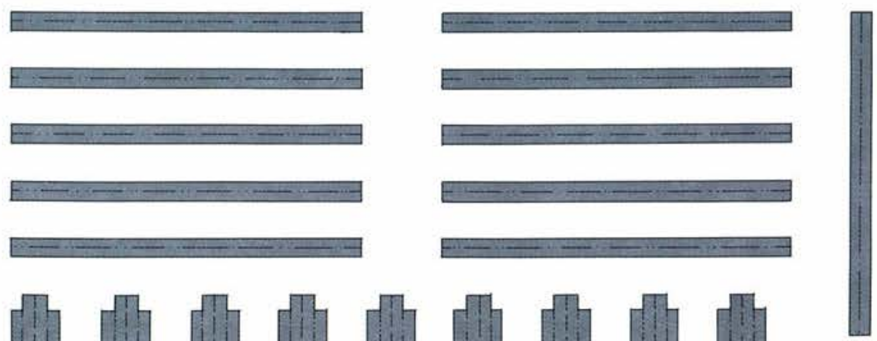
— .. — .. — Rückseite anritzen, nach vorn knicken

1 Aufbau der Stahlbrücke

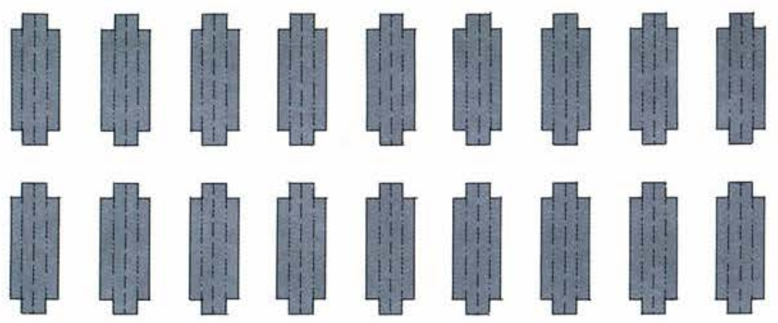
2 Schematische Darstellung des Brückenaufbaus im Modell

Modell Eisen Bahner MODELLBAU-BOGEN

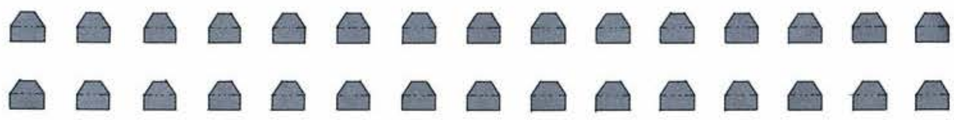
5.



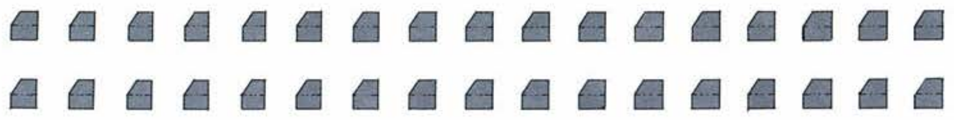
1.4.



7.1.



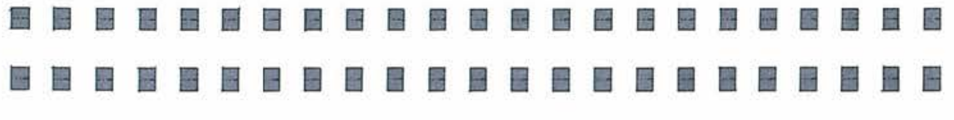
7.2.

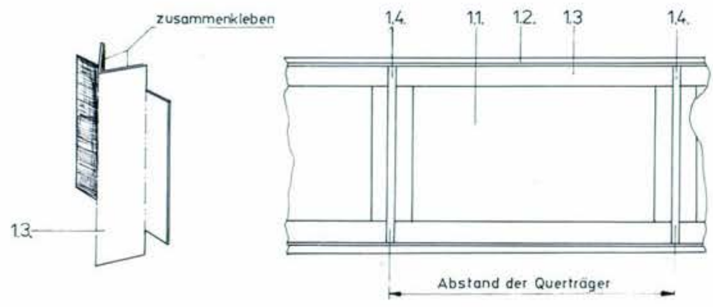


2.4.

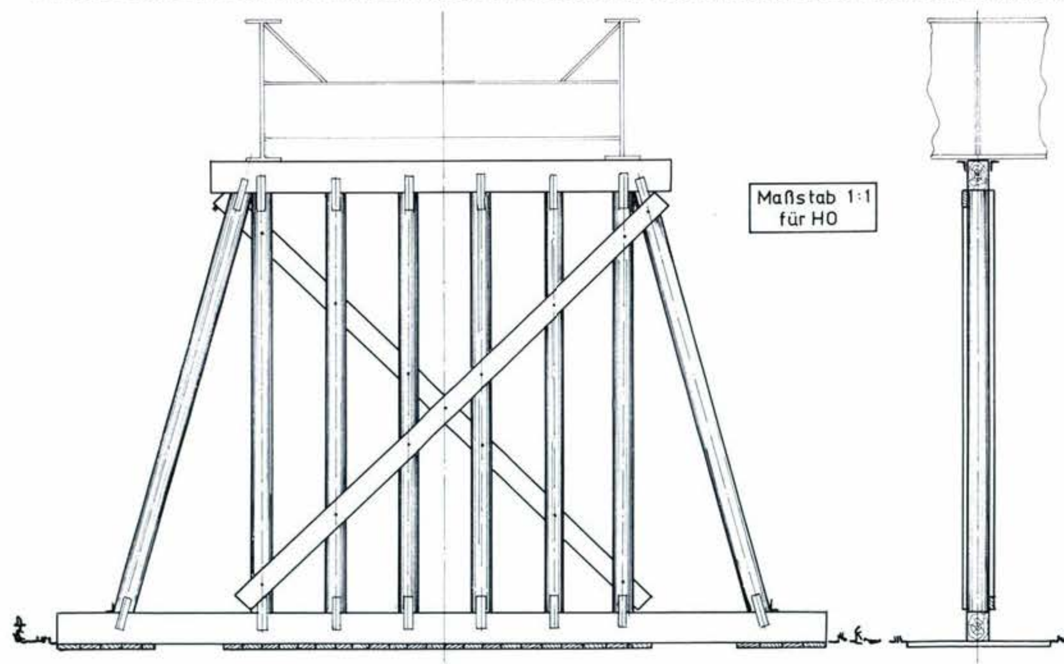


3.4.





BESTELLUNG



Modell Eisen Bahner

JETZT ABONNIEREN UND GEWINNEN!

Sichern Sie sich jetzt Ihr persönliches Exemplar des MODELL EISENBAHNER. Und gewinnen Sie mit etwas Glück einen wertvollen Preis – unter allen neuen Abonennten, die die Bestellkarte bis 3.Juni einsenden, verlosen wir je 10 wertvolle Eisenbahn-Bücher:

ZU GEWINNEN:



10 x LEXIKON DER EISENBAHN

Das Nachschlagewerk für alle Eisenbahn-Enthusiasten: rund 8000 Stichworte und über 1100 Abbildungen über Bahnanlagen und Betrieb, Fahrdynamik und Maschinen, Ökonomie und Eisenbahngeschichte auf 850 Seiten.

ZU GEWINNEN:



10 x NORD-SÜD

Die große Chronik der wichtigsten Bahnverbindung der Bundesrepublik. Alles über die Geschichte dieser überragenden Strecke, das Kernstück Hannover – Bebra – Würzburg, den ständigen Ausbau und schließlich den Neubau der Trasse Hannover – Würzburg. Mit ca. 200 Abbildungen, z.T. in Farbe.

FÜR NUR DM 2,50 FINDEN SIE IM MODELL EISENBAHNER:

- **Ausführliche Berichte über Modell und Vorbild der DR und der DB.**
- **Interessante Informationen über neue Systeme und Spuren.**
- **Besuche in den schönsten Verkehrsmuseen der Welt.**
- **Vorstellungen attraktiver Strecken rund um den Globus.**
- **Detaillierte Tips für Umbau und Frisur von Industriemodellen.**
- **Das FAHRZEUG-LEXIKON zum Sammeln.**



Einfach die Bestellkarte ausfüllen und ab die Post! Sie erhalten den MODELL EISENBAHNER ab der Juli-Ausgabe sicher und bequem mit der Post. Und mit etwas Glück ein wertvolles Buch! Das Abonnement kostet vierteljährlich DM 7,50. Inkasso über die Post.

Besteller aus Deutschland West schicken die Karte bitte in einem Umschlag an: MODELL EISENBAHNER-Abonnementservice, c/o Motor-Presse Stuttgart, Frau Elke Schöneck, Postfach 10 60 36, 7000 Stuttgart 10. Das Jahresabonnement mit 12 Ausgaben kostet DM 30,– zzgl. DM 6,– für Porto und Verpackung (Ausland DM 42,–).

252 001 fertiggestellt



Dieser Tage wurde die erste Ellok einer neuen Serie für den Güterzugdienst bei der Deutschen Reichsbahn aus den LEW GmbH Hennigsdorf ausgeliefert. Es handelt sich dabei um die 252 001. Im April sollen die 252 002 und im Juni die 252 003 sowie 252 004 die Werkhallen in Hennigsdorf verlassen. Die vier »Neuen« werden sich nicht nur durch unterschiedliche Beschriftungen und Farbgebungen unterscheiden. Im Interesse einer möglichst schnellen und umfassenden Erprobung erhalten die sechsachsigen Maschinen unterschiedliche Steuerungen und Umformer. So werden die 252 003 und 252 004 erstmals bei der DR mit 16-Bit-Technik als wichtiges Diagnose-Hilfsmittel ausgerüstet.

Grundlage für die BR 252 bildeten die BR 250 und 243/212 (Drehgestelle wie bei BR 250, Hochspannungssteuerung von BR 243, Fahrmotore von BR 212, Bremssteuerung BR 243).

Technische Daten:

Länge über Puffer	19 500 mm
Dienstmasse	120 t
Drehzapfenabstand	11 290 mm
Dauerleistung	5 580 kW
Stundenleistung	5 880 kW
konstruktive Höchstgeschw.	125 km/h.

Das Foto entstand am 9. Januar 1991 in der Endmontagehalle der LEW GmbH Hennigsdorf.

Text und Foto: V. Emersleben, Berlin

Arakawa-Linie – Tokios einizge Straßenbahn



Für Tokios einzige Straßenbahnstrecke, die Arakawa-Linie, kamen kürzlich 14 neue Fahrzeuge des Modells 7500 zum Einsatz. Sie sind vollklimatisiert und haben eine Kapazität von 96 Fahrgästen bei 24 Sitzplätzen. Auf der Trasse fahren auch noch Einheiten des Typs 7000 mit gleichem Platzangebot. Einige Fahrzeuge dieser älteren Bauart wurden ebenfalls vollklimatisiert. Die Wagen sind für eine Spurweite von 1372 mm konstruiert, eingespeist wird 600 Volt Gleichstrom. Als durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit (für beide Typen) sind 18 km/h angegeben. Die Linie verläuft über eine Strecke von 12,2 Kilometer mit insgesamt 29 Haltestellen.
Früher gab es 42 Straßenbahnlinien in Japans Metropole. Im Spitzenjahr 1943 beförderte das Verkehrsmittel täglich 1 930 000 Fahrgäste. Von 1967 bis 1972 wurde der Straßenbahnverkehr zugunsten von U-Bahn und Bussen schrittweise eingestellt. Schließlich blieb nur noch die Arakawa-Linie. Sie befördert gegenwärtig pro Tag rund 64 000 Passagiere. Einem pünktlichen und effektiven Verkehr dient ein Betriebs-Managementsystem. Dazu gehört die Nutzung von Indikatoren an den meist frequentierten Haltestellen. Mit Hilfe dieser Technologie wird an den folgenden Haltestellen den dort wartenden Fahrgästen die herannahende Straßenbahn gemeldet. *Mrd.*

Foto: Sammlung M. Radloff, Berlin

Akku-Triebwagen aufs Abstellgleis



Bereits seit längerem zeichnet sich bei der Deutschen Bundesbahn das Ende einer einst hoffnungsvollen Traktionsart ab. Die Akku-Triebwagen der DB wanderten systematisch aufs Abstellgleis. Unter ihnen befinden sich auch neun Akku-Triebwagen und ein Beiwagen, die Opfer des Vandalismus wurden, und zwar auf einem Gleis des unbesetzten S-Bahn-Haltepunktes Gelsenkirchen-Bismarck.
Es handelt sich dabei um folgende Fahrzeuge: 515 518, 515 543, 515 544, 515 575, 515 577, 515 600, 515 644, 515 648, 515 649 und 815 648. Das Foto entstand am 18. Dezember 1990.

Text und Foto: J. Glöckner, Dortmund

Segmentscheibe



Durch Zufall entdeckte ich auf dem Hof einer Dresdener Baustoffirma in unmittelbarer Nachbarschaft vom Elbhafen eine Segmentdrehscheibe. Der Lagerplatz hat einen Gleisanschluß von der Hafenbahn. Die Lagerhallen waren aber nicht direkt durch das Gleis erreichbar; die Segmentscheibe schaffte Abhilfe. Sie ist noch heute, im Dezember 1990, funktionsfähig, soll aber demnächst ausgebaut werden. Eine Schrotthandlung befindet sich auf derselben Straße ...
Das Bild zeigt die beiden unterschiedlichen Laufkreise; die Scheibenlänge reicht für einen zweiachsigen Wagen.

R. Wobst, Dresden

Güterzüge bald mit Tempo 160



Mit Güterzügen, die eine Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h erreichen, will die Deutsche Bundesbahn Frachten von der Straße auf die Schiene zurückholen. Vom Juni 1991 an setzt sie zwei »Inter Cargo Express« Züge ein, die Hamburg mit München/Stuttgart in 8,5 sowie 7,5 Stunden verbinden soll. Diese Züge fahren über die Neubaustrecke Hannover – Würzburg auf der ICs über 270 km/h fahren werden. Zu diesem Zweck wurden bei der Firma Talbot in Aachen 103 zwei- und vierachsige Höchstgeschwindigkeitswagen bestellt. Die Kosten dafür belaufen sich auf mehr als 25 Mill. DM.

A. Petereit, Köln

Österreichische »Schmankerln«



Die Wiener Firma KLEIN Modellbahn gehört seit vielen Jahren zu den Spitzenanbietern qualitätsvoller Modelleisenbahnen. Nun haben sich die Österreicher zu einem Güterwagen-Spezialisten »par excellence« entwickelt. So wurden die im vorigen Jahr ausgelieferten Omm 52 der DB (Epoche IV) mit einem außergewöhnlich hohen Grad an Detailtreue versehen: Beulen in den Stirn- und Seitenwänden, Benutzungsspuren etc. Wir fotografierten einige dieser Wagen hinter dem Diesellok-Modell der Baureihe 2143 der ÖBB. Der Vertrieb von KLEIN-Modellbahn in Deutschland liegt in den Händen der Firma MODELL + DIORAMA-BAU in W-8094 Edling.

MEB

Aktuelles über die BR 120



Die 120 127 am 15. Oktober 1990 im Bw Altenburg bei der Vorbereitung auf einen neuen Einsatz vor dem Hilfszug

Obwohl die Deutsche Reichsbahn auf eine baldige Ausmusterung aller Lokomotiven der BR 120 orientiert, sind Maschinen dieser BR noch in zahlreichen Bw beheimatet. Hier einige Angaben:

Bw Altenburg
Einsatz: 120 014, 020, 053, 098, 133, 137, 162, 169, 172, 175, 176, 191, 193, 195, 206, 224, 312; Reserve: 120 158, 233, 346
Einsatzgebiet: auf den Strecken nach Gera über Zeitz, nach Borna, Groitzsch über Neukieritzsch sowie von Zeitz nach Leipzig und Weißenfels

Bw Dresden
Einsatz: 120 105, 124, 241, 255, 265, 272, 282, 283, 336, 340; Reserve: 120 023, 039
Einsatzgebiet: drei Loks am Ablaufberg Dresden-Friedrichstadt. Eine Ablösung ist hier derzeit nicht möglich. Ein angestrebter Ersatz durch die BR 119 scheiterte an der zu geringen Reibungsmasse. Eine weitere Lok – meist 120 105 – steht zum Nachschieben in Richtung Klotzsche in Dresden-Neustadt in Bereitschaft; zerlegt wird z. Z. in der Est Dresden-Friedrichstadt 120 074.

Bw Güsten
Einsatz: 120 008, 013, 017, 079, 140, 154, 155, 238, 247, 297, 298, 328, 342, 363, 366, 369; Reserve: 120 034, 037, 068, 069, 130, 180, 223, 319, 331, 341, 350, 364, 373, 377;
Einsatzgebiet: auf den Strecken Roßlau (E.) – Köthen – Güsten und Magdeburg – Güsten – Sangerhausen. Reserveloks sind in den Est Güsten und Staßfurt abgestellt.

Bw Stendal
Einsatz: 120 019, 077, 113, 146, 184, 279, 307, 326, 374, 378; Reserve: 120 056, 088, 301, 347
Einsatzgebiet: auf den Strecken Stendal – Rathenow – Wustermark. Dazu wird eine Lokomotive von der Einsatzstelle Rathenow eingesetzt. Auf Grund der geringen Transportleistungen sind derzeit die meisten Maschinen im Bw Stendal abgestellt. Zur Verschrottung vorbereitet wurden 120 012, 178, 237 und 253.

Text und Foto: S. Klein, Wolfen

Obus in České Budějovice

In České Budějovice, dem einstigen Budweis, ist ein neues Obusnetz im Bau. Elektrifiziert werden die bisherigen Kraftomnibuslinien in Richtung Borek (Linie 2), Roznov (Linie 3), Siedlung Máj (Linie 13) und Siedlung Vltava (Linie 14). Die Streckenlänge wird insgesamt 19 km betragen. Die Bauarbeiten wurden bereits im November 1987 aufgenommen. Unmittelbar bevor steht die Inbetriebnahme der Linien 13 und 14. Für den Probebetrieb wurde die Strecke zwischen Siedlung Vltava und Siedlung Máj schon im November 1990 eröffnet. Auf den Strecken verkehren ŠKODA-Obusse des Typs 15 Tr. Die Investitionen belaufen sich auf 380 Mill. Kronen. Später sollen einige Strecken noch verlängert werden.

Apo

MThB ohne DR-Loks

Die im Zusammenhang mit dem Einsatz der DR-Lokomotiven 243 bzw. 250 bei der Südostbahn erwähnten Pläne, die Baureihe 250 auch für die Mittelthurgau Bahn (MThB) anzumieten, sind ins Wasser gefallen. Bei der Unterführung der MThB unter der SBB-Strecke in Wil sowie am Viadukt in Kreuzlingen reichen die Lichtraumprofile nicht aus.

ABB

BDEF-Vorstandssitzung am 2./3. Februar in Amberg:

Hilfe statt Vereinnahmung!

Machthunger und Vereinnahmungsbestrebungen sind derzeit Schlagworte, die nach der deutschen Vereinigung nun auch im Eisenbahn-Hobby auftauchen und speziell dem ehemals nur für die alten elf Bundesländer zuständigen Dachverband der Eisenbahnfreunde, dem Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde BDEF, vorgeworfen werden. Vereine und AG im Gebiet der ehemaligen DDR befürchten, daß durch den angekündigten Zusammenschluß von BDEF und DMV die Interessen der ehemaligen DMV-Mitglieder durch den BDEF nicht mehr ausreichend gewahrt werden und somit das Ergebnis vieljähriger Vereinsarbeiten in Gefahr ist. Im Klartext: Viele Hobby-Eisenbahner sehen in einer Vereinigung von BDEF und DMV ähnliche Gefahren für ihr Hobby, wie sie sich nach dem politischen Vollzug der deutschen Einheit in der Wirtschaftssituation in den neuen Bundesländern zeigen.

Diese Bedenken wurden auch Vertretern des BDEF-Vorstands anläßlich von Besuchen bei den DMV-Vereinen vorgetragen. Auf der BDEF-Vorstandssitzung am 2. und 3. Februar 1991 in Amberg stand dieses Thema daher im Mittelpunkt. Für den BDEF, der mit seinen Ressorts Modellbahn, Museumsbahn, Allgemeiner Schienenverkehr und Verkehrspolitik die Interessen aller Eisenbahnfreunde vertritt, stellt sich die derzeitige Lage problematisch dar. Nicht nur, daß dem ehemals westdeutschen Dachverband im Osten mißtraut wird; auch die Tatsache, daß der DMV nicht mehr bei allen seinen Mitgliedern akzeptiert wird und die Kündigungen von Vereinen im DMV sich häufen, behindern eine kontinuierliche Interessenvertretung aller deutschen Eisenbahnfreunde. Der BDEF-Vorsitzende Ulrich Sethe machte auf der Vorstandssitzung klar: »Gerade, um nicht in den unberechtigten Verdacht zu kommen, der BDEF wolle den DMV vereinnahmen, hat sich der BDEF bisher sehr zurückgehalten.« Bei den in Braunschweig und Köln geführten BDEF-DMV-Gesprächen hatten die Vertreter des DMV-Vorstands schon sehr frühzeitig ein Konzept vorgelegt, das ein »Aufgehen des DMV im BDEF« vorsah. Es wurde dabei auch klar vereinbart, daß bei der Durchsetzung dieser Vorstellungen der DMV-Spitze bei den DMV-Vereinigungen der BDEF nur beratend tätig sein kann. Ein Einmischen des BDEF in die DMV-Organisation war von vornherein ausgeschlossen. Um Vermutungen über mögliche Vereinnahmungsbestrebungen zuvorzukommen, wurde gar erwogen, bis zur Vereinigung der Dachverbände im BDEF keine Vereine des DMV aufzunehmen. Die sich allmählich abzeichnende Situation in den neuen Ländern erfordert jedoch ein Umdenken. Die Austritte zahlreicher Vereinigungen aus dem DMV stellen viele dieser Vereine und AG in Zusammenhang mit der gesamtwirtschaftlichen Lage vor Existenzprobleme: Finanzierungsschwierigkeiten, Kündigungen von Vereinsräumen etc. sind nur einige Stichworte. Armin Götz, einer der stellvertretenden Vorsitzenden des BDEF, zeigte die Gefahr auf: »In den neuen fünf Bundesländern kann durch diese Probleme der Vereine jetzt viel kaputt gehen, was von den DMV-Vereinigungen mühsam aufgebaut und erhaltungswürdig ist. Um dies zu verhindern, ist der BDEF jetzt gefordert, denn gemäß unserer BDEF-Satzung gelten die Verbandsziele – Erwerb, Erhaltung und Betrieb von historischen Schienenfahrzeugen und Bahnanlagen sowie Förderung des Eisenbahnmodellbaus – im gesamten Verbandsgebiet und das ist nun einmal die gesamte Bundesrepublik Deutschland!«

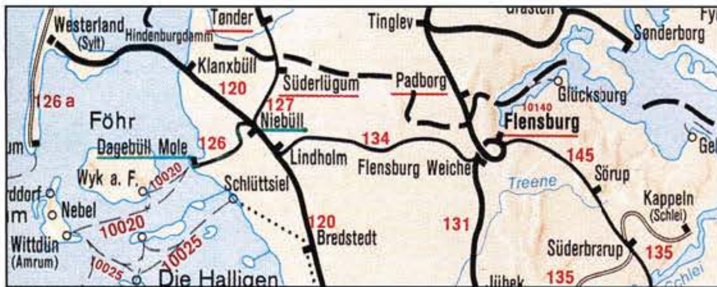
Um der Gefahr, daß Ergebnisse der Vereinsarbeiten durch räumliche und/oder wirtschaftliche Probleme unrettbar verloren gehen, zu begegnen, haben Vertreter des BDEF-Vorstands auf der außerordentlichen Mitgliederversammlung des DMV am 23. Februar in Berlin den Anwesenden den Sinn und Zweck und die Intentionen des BDEF dargelegt. »Nur gemeinsam sind wir stark und können unsere Interessen gegenüber den Bahnverwaltungen auch wirksam vertreten,« erläuterte der für den Bereich Museumsbahnen im BDEF-Vorstand zuständige Heimo Echensperger. »Konkurrenz belebt zwar das Geschäft, aber im Ehrenamt und Hobby behindert sie nur!« Der Erhalt der Arbeiten der Eisenbahn-Vereinigungen und einer funktionierenden Struktur sei daher das oberste Ziel des BDEF in den neuen Ländern. Echensperger wies in diesem Zusammenhang darauf hin, daß die in einigen Gebieten gebildeten »Regionalverbände« – z. B. Sächsischer Modellbahnverband SMV – sicherlich eine Hilfestellung für das Überleben bei temporären und regionalen Problemen sind. »Diese Regionalverbände«, so Echensperger weiter, »können aber keine Lösung bei bundesweiten Problemen und Fragestellungen für die Eisenbahnfreunde sein.«

Um die Vereine jetzt schnell unterstützen zu können, bietet der BDEF allen Vereinen im Gebiet des DMV – und somit auch den neuen Regionalverbänden – schnelle und unbürokratische Hilfe an. Frank Dursbeck, im BDEF-Vorstand für das Ressort Modellbahn zuständig, faßte daher zusammen: »Wir wollen nicht vereinnahmen, sondern nur die Eisenbahnfreunde zum Nachdenken anregen, denn es ist wichtig, das hohe modellbahnerische Können der Vereine in den neuen Bundesländern und wichtige Institutionen wie beispielsweise die Technische Kommission vor einem möglichen Verfall zu retten. Jeder Verein aus den fünf neuen Bundesländern, der den BDEF jetzt bei seiner Arbeit in diesem Gebiet unterstützt, hilft aktiv mit, das von allen Vereinigungen mühsam Aufgebaute auch für die Zukunft zu erhalten.«

Bernd Dohrmann, Pressereferent BDEF

Friesen-InterCity

Hinter einer schlichten Kursbuchnummer 126 verbirgt sich die nördlichste Nichtbundeseigene Eisenbahn Deutschlands: Die 13,6 km lange Strecke von Niebüll nach Dagebüll in Nordfriesland. Sie hat noch als eine der wenigen Privatbahnen im Bundesgebiet regelmäßigen Reiseverkehr. Und: Sie befördert InterCityKurswagen!





T 2 wartet auf dem DB-Bahnhof Niebüll auf den Zug von Westerland, um den Kurswagen zu übernehmen.





Die Kleinbahn wurde 1895 als Meterspurstrecke eröffnet, sollte den Kreis Nordfriesland erschließen und vor allem Gäste zum Dampfer nach den Inseln Föhr und Amrum bringen. Bis zum Ersten Weltkrieg entwickelte sich das Unternehmen gut. Die Nachkriegszeit aber brachte erhebliche Schwierigkeiten. Betriebsmittel und Bahnanlagen waren abgewirtschaftet. Es blieben drei Möglichkeiten: die Schmalspurbahn zu sanieren, sie auf 1435 mm umzuspuren und der DRG zu übergeben oder sie stillzusetzen. Nach längerem Hin und Her wurde die Kleinbahn auf Regelspur umgebaut und auch finanziell saniert; sie blieb in Privathand.

Der Regelspurbetrieb begann am 1. Mai 1926 mit Dampflokomotiven und einem Benzoltriebwagen. Der Triebwagen kam fabrikneu von den Deutschen Werken Kiel, hatte 75 PS und lief 60 km/h. Die Dampflokomotiven waren ehemalige preußische T 9: Bei der Betriebsnummer 1 handelte es sich um die ex-ERFURT 1870 bzw. ERFURT 7224 (ex DRG 91 088), bei der Nummer 3 um die ex-STETTIN 7213 (ex DRG 90 224) und bei der Nummer 4 um die ex-ESSEN 7392 (ex DRG 91 1021). Nummer 1 war von Anfang an dabei, Nummer 3 ab 1927 und Nummer 4 ab 1934. Eine über die Firma Brangsch beschaffte Neubaulokomotive (AEG-Fabriknummer 2833, Baujahr 1924, Cn2t) bewährte sich nicht und wurde 1934 wieder abgegeben.

Während der Triebwagen T 1 hauptsächlich den Reiseverkehr besorgte, beförderten die Dampflokomotiven nicht nur Güterzüge, sondern auch die von der DRG in Niebüll übergebenen Kurswagen, z.B. von Berlin Lehrter Bahnhof, so daß häufig ansehnliche Züge aus preußischen Oberlichtwagen und DRG-Einheitswagen durch das Marschland fuhren.
Den Zweiten Weltkrieg überstand die Bahn unbeschadet; nur Benzol- und Kohlemangel führten zu Betriebseinschränkungen.



Von Niebüll DB geht`s über die Bahnhofstraße zum NVAG-Bahnhof Niebüll.



Durch die Marsch bei Blocksberg



Wiesen, Gräber, Büsche, Schafe: Der Dagebüller Koog



Dagebüll Hafen. Dieser Bahnhof wird nur bei Sturmflut benutzt.



Die Bahnhöfe Hafen und Mole sind durch den Deich getrennt. Die Durchfahrt, der Deichschart, wird bei Sturmflut geschlossen.

Ab 1948, mit der Währungsreform, ging es wieder aufwärts. Doch in den fünfziger Jahren machte sich bereits der aufkommende Autoverkehr für die Kleinbahn bemerkbar. Zudem wurde 1952 in Dagebüll eine neue, feste Mole gebaut, und die Wyker Dampfschiff-Reederei (WDR) richtete eine Autofährverbindung nach Föhr und Amrum ein. Um dem Wettbewerbsdruck standzuhalten und um kostengünstiger zu wirtschaften, kaufte die Bahnverwaltung bei der Maschinenfabrik Esslingen einen Triebwagen T 2 (Baujahr 1956, Fabriknummer 24480, 1A A1, 2 x 145 PS, LüP 23 530 mm, 31,8 t, 75 km/h, 91 Sitzplätze 2., 8 Plätze 1. Klasse). Er vermochte drei bis vier Kurswagen mühelos zu ziehen. Auf Grund der guten Erfahrungen wurde 1961 der T 3 hinzugesellt (MAK Kiel, Fabriknummer 51 880, 2 x 230 PS, 108 Sitzplätze 1. und 2. Klasse).

1963 lief der Dampfbetrieb aus. Als Ersatz dienten die Diesellokomotiven KL 1 (1951 bis 1961, BMAG-Fabriknummer 11393), von 1953 bis 1960 eine KHD mit 320 PS (Fabriknummer 19755), von 1961 bis 1967 als KL 2 eine Jung ZN 133 mit 40 PS (Fabriknummer 80790), von 1963 bis 1964 als Ersatz für den unfallbeschädigten T 2 eine DB-V 20 (WR 200 B 14 von BMAG, Fabriknummer 11396, 200 PS). Seit 1972 bis heute verrichtet eine 1955 von MAK gebaute 400-PS-Maschine zuverlässig ihren Dienst (Fabriknummer 400 004). Sie lief zuvor bei der Kleinbahn Bad Grund-Gittelde.

Nach der Erneuerung des Fahrzeugparks stand die Sanierung der Bahnanlagen zur Debatte. Sehr umstritten war die Alternative, die Bahn stillzulegen und auf Busbetrieb umzustellen. Die Antwort war der totale Ersatz des gesamten Oberbaus zwischen 1981 und 1984, so daß man heute auf gepflegter Schiene mit der Nordfriesischen Verkehrsbetriebe AG (NVAG) im Kurswagen von Berlin, Basel oder Köln direkt zur Dampferanlegestelle an der Dagebüll-Mole gelangen kann, um nach Föhr oder Amrum überzusetzen. Der letzte Teil der InterCityVerbindung beginnt im DB-Bahnhof Niebüll. Hier übernehmen die Triebwagen T 2 oder T 3 die Kurswagen oder die Reisenden, ziehen mit ihnen zunächst über die Bahnhofstraße zum NVAG-Bahnhof Niebüll und begeben sich dann auf die Strecke über die unbesetzten Haltepunkte Deezbüll (km 1,8), Maasbüll (km 4,3), Blocksberg (km 9,0), Dagebüll Kirche (km 11,4) und Dagebüll Hafen (km 13,0) nach Dagebüll Mole (km 13,6). Dort besteht Anschluß an die WDR-Fähren. Es fahren täglich acht Zugpaare, davon ein Eilzug ohne Zwischenhalt. Alle anderen Züge fahren zwar auch durch, können aber durch Handsignal oder Verabredung mit dem Zugführer zum Stoppen veranlaßt werden.

Der Betrieb der NVAG läuft gut. Neue Fahrzeuge kündigen sich an. Eigentlich wollte die Gesellschaft einen weiteren Triebwagen beschaffen, doch die DB will aus ihren InterCityZügen künftig klimatisierte Reisezugwagen als Kurswagen an die NVAG übergeben. Der Energiebedarf dieser Fahrzeuge kann nur von einer leistungsstärkeren Diesellokomotive gedeckt werden. Deshalb kaufte die NVAG die DB 211 233. Sie wird derzeit bei Henschel aufgearbeitet und mit einem elektrischen Generator ausgerüstet. Ab Sommerfahrplan 1991 kann sie dann sowohl im Wendezugbetrieb mit Byl-Stamm- und Steuerwagen als auch mit den klimatisierten InterCityKurswagen zwischen Geest und Watt pendeln.

Text und Fotos:
Karin und Christian Fricke, Isernhagen.



Flut! T3 hat den Kurswagen nach Berlin aufgenommen und verläßt Dagebüll Mole.



Die Fähre nach Amrum vor Dagebüll Mole

FAHRPLAN

Modell Eisen Bahner

Ausstellungen, Termine, Markt

Wann	Wo und was	Uhr
8. – 10. 3.	BEF-Studienfahrten **Riesengebirge (ČSFR)** Buchbar ab/bis Berlin oder ab/bis Prag (für Selbstanreise, zwei Übernachtungen in Hotels außerhalb von Prag, Vollpension, unbegrenzte Mitfahrt auf den Dampfzügen Martinice – Rukytnice an zwei Tagen, Lok 434.2186, eine österreichische Dampflok aus dem Jahre 1917, Fotostops, Scheinanfahrten, Begleitbusse, Verkehrsmuseum Prag	
26. 4. – 1. 5.	**Dampf in Polen** Fahrt mit Bahn und Bus zu Schmalspurbahnen im Raum Posen, Besuch des Eisenbahnmuseums in Warschau, Bw Wollstein, Übernachtungen/Halbpension in Hotels in Posen und Warschau, Transfer, Reiseleitung.	
8. – 28. 5.	**Eisenbahn auf den Britischen Inseln** Folgende Bausteine für eine individuelle Zusammenstellung: Dampf in Irland 9. 5. – 14. 5. Dampf in Irland und Südwestengland 8. 5. – 20. 5. Eisenbahnknoten London (Pfingsten) 17. 5. – 20. 5. The Great Little Trains of Wales 19. 5. – 24. 5. Transport Weekend Isle of Man 24. 5. – 27. 5./28. 5. Info und Teilnehmerpreise für Eisenbahn auf Britischen Inseln: Berliner Eisenbahnfreunde e. V., Geschäftsstelle Stresemannstr. 30, W – 1000 Berlin 61, Telefon: 030/432 78 17.	
23. 3.	**Wiederau** Modelleisenbahn und Zubehör-Tauschmarkt des Modelleisenbahnclubs Wiederau im Kulturhaus Wiederau (bei Rochlitz)	8.00 –14.00
23. 3.	DGEG-Studienfahrten März/April **Mit Volldampf ins Sauerland** Mit 41 360 von Düsseldorf nach Schmallenberg und Eslohe.	
2. – 7. 4.	**DGEG-Jahrestagung in Lübeck** Besichtigungen und Sonderfahrten in Schleswig-Holstein, Hamburg und Mecklenburg	
13. 4.	**Industriegleise in Duisburg** Fahrt mit den NIAG-VT über Güterstrecken und Industrieanschlüsse im Stadtbereich von Duisburg	
30. 3.	**Ostersamstagfahrt mit Rheingold** Fahrt mit dem hist. Rheingold-Expreß von Köln zur Krefelder Hafenbahn, zum Hülserberg und über die Moerser Kreisbahnen	
27. – 28. 4.	**Besuch im Raw Meiningen** Dampfsonderfahrt Erfurt–Meiningen, Besichtigung des Raw, Dampfsonderfahrt auf der Erfurter Museumsbahn. Info: Winfried Rauschkolb, Postfach 2045, W–4130 Moers 1.	
	Sachsendampf 91 Der »Verein sächsische Eisenbahnfreunde e. V.« stellt unter diesem Motto sein Halbjahrsprogramm vor. Die Dampflokeinsätze erfordern einen Solidarbeitrag von DM 40,– je Teilnehmer und Tag, der vorab an den Verein eingezahlt werden muß. Bei Gesamtbuchung gewährt der VSE eine Ermäßigung. Termin: 29. 3. Dresden – Altenburg (Müglitztalbahn) 50 3661 30. 3. Meißen – Nossen 35 1113 Nossen – Niederwiese – Chemnitz 503576	

Wann	Wo und was	Uhr
	31. 3. Chemnitz – Nossen – Deutschenbora 50 3576 Deutschenbora – Nossen – Freiberg 35 1113 20. 4. Oschatz – Mügeln (Gz mit Heberleinbremse) 99^{15} 21. 4. Oschatz – Mügeln (wie vor) 99 15 30. 4. Pockau – Flöha – Neuhausen – Pockau 86 1049 Pockau – Marienberg u. z. (zweimal) 86 1049 Pockau –Neuhausen u. z. 86 1049 1. 5. 125 Jahre Chemnitz – Annaberg: Fotogüterzug durchs Zschopautal 50 3616 Info: Verein sächsischer Eisenbahnfreunde e. V., Braunsdorfer Str. 14, O–8028 Dresden	
31. 3.	Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen **Osterfahrt** mit Dampflok 74 1192 zwischen Hattingen und Wetter-Wengern Ost durchs Ruhrtal	
7. 4.	**Eröffnung der Fahrsaison** des »Museumszugs im Ruhrtal« zwischen Hattingen und Wetter-Wengern Ost. Dampfzüge mit der 74 1192 (Preuß. T 12) und Wagen der 1. bis 4. Klasse. 27. und 28. 4. »Museumstage« im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen mit Dampflok und Museumsfahrten, Fahrzeugausstellungen, Führerstandsmitfahrten, Rahmenprogramm, am 28. 4. Modelltauschbörse. Info: DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, W–4630 Bochum 5.	
7. 4.	**Nürnberg** Auto-Modell-Börse im Gemeinschaftshaus Langwasser, Glogauer Str. 50, W–8500 Nürnberg. Eintritt frei, Gewerblicher Handel jeder Art ist untersagt! Info: K. Janssen, Telefon: 0911/28 84 63	10.00 – 14.00
13. 4.	**Betriebsbesichtigungen Raw Görlitz** Das Raw Görlitz (Heimat-Raw aller Schmalspurdampflokomotiven der DR) veranstaltet 1991 Betriebsbesichtigungen und Tage der offenen Tür. Betriebsbesichtigungen (mit Führung) 13. 4., 13. 7, 17. 8. und 26.10. Tag der offenen Tür (mit umfangreichem Programm) Preise für Besichtigungen und Fotogenehmigungen Besichtigung/Führung 3,– DM pro Person; Gruppen ab 10 Personen 20 % Ermäßigung; Kinder und Studenten 50 % Ermäßigung; Fotogenehmigung 5,– DM; Videogenehmigung 20,– DM An Arbeitstagen besteht für Besuchergruppen die Möglichkeit am Werkküchenessen teilzunehmen. Das Raw befindet sich am westlichen Stadtrand von Görlitz, nahe der E 40/ F 6. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln Buslinie E und A in Richtung Rauschwalde und C in Richtung Landkronsiedlung erreichbar. Anmeldung bitte 3 Wochen vorher einreichen. Nähere Auskünfte: Deutsche Reichsbahn, Raw Görlitz, Friedrich-List-Str. 20, Görlitz O–8903.	
21. 4.	Kölner Eisenbahn Club **Köln** Frühlingsfahrt mit Dampflok 41 360 und Wagen des Verkehrsmuseums Nürnberg von Köln durch den Westerwald – Lahntal – Braubach und zurück. Fotohalte, Scheinanfahrten. Der Gesellschaftswagen wird vom KEC bewirtschaftet. Fahrpreise: 90,– DM (120,–), Kinder/Schüler 50,– DM (70,–) in der 2. Klasse (1. Klasse in Klammern). Familien mit 2 oder mehr Kindern 10 % Rabatt. Generelle Platzreservierung! Anmeldungen sofort schriftlich, telefonisch oder durch Überweisung auf Postgiro KÖLN 168305-501 (KEC).	ca. 9.40 – 19.00



Letzte Fahrt

Bekanntlich fuhr im früheren Westberlin am 2. Oktober 1967 die letzte planmäßige Straßenbahn. Der Senat sprach sich schon in den 50er Jahren dafür aus, die »Elektrische« nach und nach gänzlich stillzulegen. Diese Entscheidung wird heute von Experten als falsch eingeschätzt. Doch die in ihrer Stadt eingemauerten Westberliner hatten ihre Straßenbahn nicht vergessen. 11 Jahre später fuhr sie wieder – diesmal als Museumsbahn auf der stillgelegten Hochbahntrasse zwischen Bülowstraße und Nollendorfplatz. Am 28. Februar 1991 wurde der Betrieb jedoch wieder eingestellt. Die Hochbahntrasse – 1961 durch die Teilung Berlins stillgelegt – wird wieder reaktiviert, damit die U-Bahnzüge ab 1992 wieder bis nach Pankow durchfahren können. Ein Trost: Gesamtberlin hat ja (wieder) eine Straßenbahn – und zahlreiche Museumsfahrzeuge dazu. **MEB**

Foto: F. Flatter, Klosterfelde

Von Saßnitz nach Nürnberg

Seit 1977 machte in Saßnitz ein Schnellzugwagen älterer Bauart auf sich aufmerksam. Er beherbergte eine Ausstellung über Lenin, der hier in einem Wagen dieser Bauart auf eine Schwedenfähre übersetzte. Das war 1917. Über die Geschichte dieses Museumswagens ist nur wenig bekannt. 1916 von Linke-Hofmann in Breslau gebaut, sind über die einstigen Wagennummern und Einsatzgebiete keine Angaben vorhanden. In den 60er Jahren ausgemustert, blieb der Wagen allerdings erhalten und wurde später im Raw Potsdam neu aufgebaut und zugleich für Museumszwecke hergerichtet. Mit der Gattung ABC6ü und der Nr. 03485 erhielt der Museumswagen völlig falsche Anschriften. Nach der Wende mußte das von der Stadt unterhaltene Leninmuseum geschlossen werden. Wieder gelangte der D-Zugwagen in das Raw Potsdam, wurde im notwendigen Umfange instand gesetzt und erhielt eine neue Lackierung.

Am 13. Februar 1991 gelangte der Oldtimer zusammen mit der im Raw Meiningen aufgearbeiteten DB-Lok 01 1100 über Probstzella nach Nürnberg. Das zum Museumswagenbestand der DR gehörende Fahrzeug wird nun als Leihgabe in der Ausstellung auf dem Freigelände des Verkehrsmuseums Nürnberg mit der richtigen Gattungsbezeichnung C6ü und der theoretisch möglichen Wagen-Nummer BERLIN 0604 zu sehen sein. *wh*

HF-Loks im Erzgebirge

Drei in der Schweiz entdeckte 750-mm-spurige Diesellokomotiven haben unlängst im Erzgebirge eine neue Heimat erhalten. Eingesetzt werden sollen sie ausschließlich auf »privaten« Schmalspurgleisen. Zwei Maschinen kamen in das Museum Rittersgrün, eine Lok ging nach Jöhstadt, wo sie beim Wiederaufbau eines Teils der Preßnitztalbahn benötigt wird.

Die Maschinen gehören zu einer größeren Serie, die für die Heeresfeldbahnen der Wehrmacht entwickelt und gebaut wurde (16,5 t Masse, 130 PS, Bauartbezeichnung HF 130 C). Die drei ins Erzgebirge gelangten Loks waren zuletzt in einem Wiesbadener Steinbruch in Betrieb. 1967 wurden sie an die sogenannte »Internationale Rheinregulierungsbahn« in die Schweiz verkauft. Die heute noch existierende 30 km lange Bahn verkehrt an den Ufern links und rechts des Rheins. Sie transportiert ausschließlich Steine, die am Bodensee für den Bau von Schutzdämmen benötigt werden. Die Maschinen wurden von Gmeinder gebaut und trugen zuletzt die Namen CHURFIRSTEN, FALKNIS (jetzt Rittersgrün) und PIZOL (jetzt Jöhstadt).

Auf dem Foto: Museumsbahnhof Oberrittrsgrün am 30. Januar 1991

Text und Foto: J. Seidel, Köln





Drehkreuz bei Zahnradbahn

Im Zusammenhang mit der Beschaffung größerer Beiwagen hat die Rigibahn-Gesellschaft (Vitznau/Schweiz) im Jahre 1987 die alte Drehscheibe durch eine neue mit 16-m-Durchmesser ersetzt. Danach war es notwendig geworden, die Drehscheibe mit einem zweiten kreuzenden Gleis auszustatten, weil auf diese Weise schwierige Weichenkonstruktionen entfallen konnten. Außerdem wurde die Drehscheibe auf der ganzen Fläche abgedeckt, damit auch Lastkraftwagen darüber fahren können. Diese Zahnstangengleis-Kreuzung ist eine Weltneuheit, denn bisher waren derartige Kreuzungen unmöglich, da die Zahnstange höher als das Gleis liegt.

Text: K. F. Walbrach, Idstein (Taunus); Foto: K. Hausmann

Netzschrumpfung bei der DR

Ansätze für ein zwar offiziell noch nicht verkündetes Schrumpfungsgprogramm sind bereits im Direktionsbereich Greifswald der Rbd Schwerin wirksam geworden. Zum Jahresbeginn wurde der Zugverkehr auf den Strecken der ehemaligen Prenzlauer Kreisbahnen (Prenzlau – Löcknitz, Prenzlau – Strasburg sowie Damme – Gramzow /ex Kreisbahn Schönermark – Damme) eingestellt. Die Gleisanlagen werden teilweise zum Abstellen von Güterwagen genutzt. Das gleiche Schicksal erfuhr der Streckenabschnitt Putbus – Lauterbach auf Rügen. Obwohl die genannten Strecken keinesfalls als stillgelegt gelten – die Beförderungsaufgaben übernahm ein Schienenersatzverkehr mit KOM –, sind sie es durch die Aufgabe des Schienenverkehrs aber dennoch. Nachdem bereits im Dezember 1990 der öffentliche Güterverkehr auf den Strecken der Insel Usedom eingestellt wurde, ist nun auch das bekannte und über 100 Jahre alte Dampfschiff STRALSUND abgestellt worden. Der bislang regelmäßig zwischen Wolgast Hafen und wolgaster Fähre verkehrende Oldtimer trajektierte Eisenbahnfahrzeuge und war zuletzt nur noch durch einen seitlich befestigten Dieselschlepper zu bewegen. Zuvor setzte man auf die Insel Usedom hauptuntersuchte Lokomotiven und Reisezugwagen über. Damit kann der Betrieb bis auf weiteres ohne den Anschluß an das Schienennetz der DR aufrechterhalten werden.

Auch im Direktionsbereich Schwerin sind Stillegungspläne im Gespräch. Darin einbezogen ist u. a. die schon seit Mitte der 60er Jahre für den Reiseverkehr nicht mehr genutzte Strecke Ganzlin – Röbel. **MEB**

Neue Fahrzeuge für SBB

Die erste Lokomotive »2000«, die 460 000-3 (Re 4/4IV), hatte vor wenigen Tagen »Roll out«. Im Anschluß daran werden je Monat eine, ab 1992 monatlich zwei und ab 1993 jeden Monat sogar drei bis vier Maschinen ausgeliefert werden. 1994 ist dann der Einsatz von 99 Lokomotiven vorgesehen.

Derzeit erhalten etwa 20 Einheitswagen Ausschwenktüren, um in Nahverkehrszügen verkehren zu können. Damit kann auf einen Zugbegleiter verzichtet werden.

Bestellt wurde eine Vorserie der neuen »IC 2000«-Reisezugwagen u. a. Wagen 2. Klasse (Bpm), Steuerwagen (Bt), Dienstleistungswagen, Fahrzeuge 1. Klasse, Wagen für Rollstühle, Gepäck, Minibar (AD) und reine 1.-Klasse-Wagen. *ABG*

Modell Eisen Bahner

Vorschau

Rekorde – Renomee und Realität

Am 18. Mai 1990 erreichte der französicshe TGV Atlantique Nr. 365 zwischen Courtalain und Tours 515,3 km/h – Weltrekord! MEB stellt den TGV und viele andere Rekordfahrzeuge vor und fragt nach dem Sinn der Jagd um das »Blaue Band« der Schiene. Rekorde hoben zu jeder Zeit das Renomee von Lokomotivbauern und Eisenbahnen. Doch brachten und bringen sie die technische Entwicklung wirklich voran? Wie weit heben sie sich ab von den realen Möglichkeiten des Systems Eisenbahn? Eine Untersuchung von Clemens Hahn.



Gezügelte Geschwindigkeiten

Welcher Modelleisenbahner hat sich nicht schon über die unrealistische Raserei einiger Modelltriebfahrzeuge geärgert? Ganz besonders unangenehme Sachlage, wenn es sich bei dem Modell um eine Schmalspurlokomotive handelt. Über Getriebeumbauten und Geschwindigkeitsreduzierungen berichtet unser Autor mit hoher Sachkenntnis.

Welche Anschriften wann und wo?



Anschriften an Dampflokomotiven und Tendern sind ein Kapitel für sich. Wann welche Anschriften gültig und anzubringen waren, welche Grundlagen dazu bei der Reichsbahn existierten, welche Schriften verwendet wurden - darüber berichtet Manfred Weisbrod in einem reich bebilderten Beitrag.



Die Bahn im Kasten

Klein, kleiner am kleinsten: Nur 80 cm lang und 20 cm tief ist der Kasten, in dem unser Leser Peter Wieland sein Modellbahn-Diorama untergebracht hat. Daß trotz der geringen Abmessungen eine attraktive Präsentation der H0-Modelle möglich ist, beschreibt der Beitrag in anschaulicher Weise.

PROFESSIONALes aus Sonneberg



Eine der Neuvorstellungen der PIKO GmbH auf der Nürnberger Spielwarenmesse: Die Kleindiesellok Köf II in der Nenngröße H0. Über Hintergründe und Bemühungen der Sonneberger in Sachen Modellbahn versucht unser Firmenporträt aufzuklären.

LETZTE MELDUNG!

Sind die Harzbahnen schon verhökert?

Erst nach Redaktionsschluß für diese Ausgabe erfuhren wir von Plänen, die bereits im Januar bekannt geworden sein sollen: Ein Herr Giesecke will die beiden Harzbahnen auf einen Nonstopbetrieb Wernigerode — Brocken reduzieren, ausschließlich mit Dieseltriebwagen. Wir werden feststellen, was daran wahr ist.



Impressum

Redaktionsanschrift
Otto-Grotewohl-Straße 19D · Postfach 1410 · 1086 Berlin · Telefon 2251 2052 · 030 / 251 25 09
Telefax: 030 / 251 19 14
Besuchereingang: Mauerstraße 52

Chefredakteur
Fritz Borchert

Redaktion
Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel · (Vorbild) · Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten, Veranstaltungen)

Layout und Satz
Konzetti Berlin

Grafische Beratung
Leuchtmann, Bremen

Produktion
Jörg Lübben

Ständige Mitarbeiter
Wolfgang und Jürgen Albrecht · Günter Barthel · Dieter Bäzold · Thilo Blamberg · Günter Fromm · Johannes Glöckner · Wolfgang Hensel · Wolfgang Herdam · Rainer Ippen · Rolf Jünger · Jörg Ledderboge · Dietmar Lehmann · Bernd Neddermeyer · Lutz Neve · Dr. Wilfried Ruppert · Dr. Horst Schandert · Burkhard Sprang · Volker Vondran · Peter Zander

Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH · Otto-Grotewohl-Straße 19D · Postfach 1410 · O - 1086 Berlin · Telefon 22512003

Geschäftsführer:
Dr. Harald Böttcher · Richard Stolz
Verlagsleiter: Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage · GmbH & Co KG · Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/2043-0 · FS 722036
Telefax: 0711/2043-349

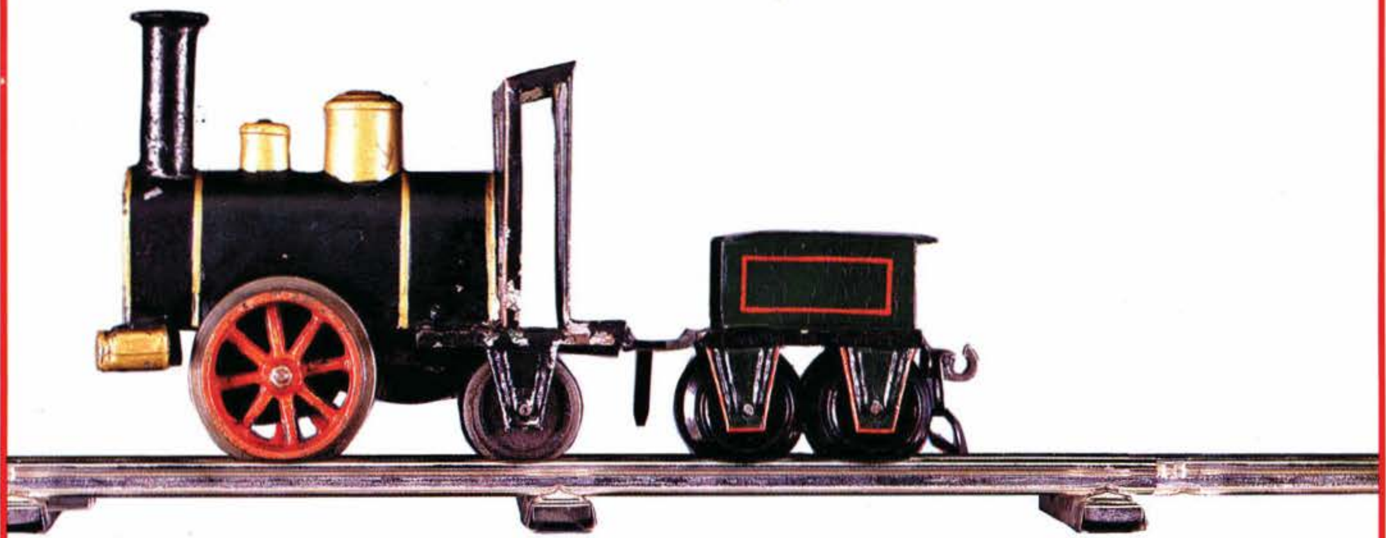
Anzeigenleitung
Thomas Kohler

Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Link · Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Druck
Möller Druck und Verlag GmbH, Berlin

Technik erfahren

100 Jahre jung...





Offizieller Jubiläumszug in Baugröße 1 zum 100jährigen Jubiläum der Modell-Eisenbahn.